VIE AU GRAND AIR

5 Légions d'Honneur, 5 Médailles Militaires, 38 Citations pour 5 Pilotes.

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE

B.D.I.C.
21 00025392

Ceinture Anatomique
pour Hommes, du Dr NAMY

Élastique, Élégante
AMAIGRISSANTE

Légère, indéformable, agréable à porter. Sans pattes, sans boucles, sans bordure rigide, évite tous les inconvénients des modèles ordinaires.

Recommandée à tous les messieurs qui commencent à "prendre du ventre" ainsi qu'aux officiers, sportsmen, cavaliers, etc., etc. Soutient les reins, combat l'embonpoint et procure bien-être, sécurité des efforts, sveltesse de la taille.

En tissu ajouré fil noir ou écru, gommes tressées et azurées. Hauteur devant : 18, 20 ou 22 cm. **25 fr.**

En tissu de soie ajouré : gris ciel, rose, mauve ou noir . . . **35 fr.**

Expédition franco France et Etranger, pour les commandes accompagnées de leur valeur en mandat-poste ou en chèque sur Paris.— Indiquer simplement la circonférence du corps prise au milieu de l'abdomen et la hauteur devant désirée.

Notice adressée gratuitement sur demande.

Bande-Molletière du Dr NAMY

Entièrement tissée d'une seule pièce en tricot renforcé. Fermeture à courroie forte et boucle. Se moule sur la jambe et la soutient **sans la comprimer.** Régularise la circulation du sang, **évite** les engourdissements, les crampes, la fatigue consécutifs au défaut de circulation causé par la constriction excessive des bandes-molletières en drap.

Une seule qualité . . . . . La paire **6 fr.**
Nuances : marine, horizon, kaki, gris, noir.

Adresser les commandes GROS & DÉTAIL à

MM. BOS & PUEL

Fabricants Brevetés

234, Faubourg Saint-Martin, PARIS (à l'angle de la rue Lafayette)

MAXIMA

ACHÈTE

BIJOUX

ANTIQUITÉS
OBJETS D'ART
AUTOS

3, RUE TAITBOUT (1er Etage) PARIS

MAXIMUM

MERCIER FRÈRES : *les plus élégants Mobiliers.*

Installation de Châteaux, Villas, Résidences à la Campagne.
Aménagements de Grands Hôtels, etc., etc.

Devis sur demande adressée à MERCIER Frères, 100, Faubourg Saint-Antoine, Paris.

19e Année. — N° 829.
DIRECTION : 90, Av. des Champs-Élysées, Paris.
Le Numéro Trimestriel : 1 fr.
15 Juin 1916.
PUBLICITÉ : Huguet, de Palissaux & Cie.

BIBLIOTHÈQUE de la Guerre MUSÉE

VIE AU GRAND AIR

GEORGES CARPENTIER FAIT UN RETOUR VERS L'AVANT-GUERRE

Georges Carpentier, après avoir été automobiliste en escadrille, comme engagé volontaire, est devenu pilote-aviateur et s'est vu attribuer la croix de guerre pour une reconnaissance d'où il est revenu avec 17 éclats d'obus. A l'escadrille, ses chefs ont voulu profiter de sa présence pour se faire initier aux secrets de sa méthode de boxeur. Ils suivent avec intêrêt cette démonstration.

Ce qu'a été la *Vie au Grand Air* avant la guerre ; ce qu'elle sera pendant et après.

La Vie au Grand Air, *depuis le début des hostilités, avait cessé de paraître régulièrement. Il semblait que les sports devaient céder la place à celui qui les résume tous : la guerre.*

Mais la guerre elle-même n'a-t-elle pas démontré d'une façon éclatante ce que l'éducation du muscle et l'entraînement méthodique ont donné d'endurance, de présence d'esprit, de hardiesse souple, de sang-froid et de respect de la discipline à la génération nouvelle ?

C'est pourquoi nous estimons que pendant toute la durée du formidable conflit, cette revue, qui est, de beaucoup, le plus ancien des périodiques sportifs (puisqu'elle fut fondée il y a bientôt vingt ans et qu'elle peut s'enorgueillir d'avoir aidé au développement de tous les sports, depuis la bicyclette jusqu'au moderne avion), doit continuer inlassablement à réaliser son programme et à multiplier ses encouragements à une cause qui est presque aujourd'hui une cause sacrée.

Notre devoir n'est-il pas de préparer dès aujourd'hui la vie sportive d'après guerre, de provoquer, et d'exiger même, les encouragements officiels, de lutter jusqu'au jour où l'éducation physique sera rendue OBLIGATOIRE ?

... Au moment où la guerre a éclaté, nous préparions le numéro de Noël 1914 sur ce thème : " Si nous avions la guerre... " Les compositions artistiques qui devaient illustrer ce fascicule sont remplacées aujourd'hui, hélas ! par des photographies : La réalité s'est substituée à la fiction...

Aussi, est-il bien utile de déclarer à nos lecteurs que les événements qui se déroulent, et qui ont si profondément changé la mentalité de notre pays, auront sur notre façon d'éditer ce magazine une influence directe ?

Notre intention (on s'en apercevra dès le présent numéro) est de faire de notre revue, non pas un simple recueil d'images, mais bien, tout en continuant à suivre l'actualité de près sous forme de photographies saisissantes, de compléter ces illustrations par un texte précis, sérieux, technique, de haute tenue qui meublera le cerveau de nos lecteurs, les documentera et leur permettra de juger, en toute connaissance de cause, les questions sportives à l'ordre du jour.

C'est pourquoi nous nous préoccupons de grouper dans notre rédaction, pour chaque sport, du plus populaire au moins pratiqué, les collaborateurs les plus autorisés, les spécialistes les plus indiscutés, les écrivains les mieux avertis des questions qu'ils auront à traiter dans ces colonnes.

Sur le nombre de pages qui formeront après la guerre chacun de nos numéros hebdomadaires, la moitié sera consacrée à un texte ainsi conçu, l'autre moitié à des illustrations qui ne consisteront pas seulement en des photographies, mais aussi en des graphiques, plans, schémas, tableaux synthétiques et comparatifs qui feront mieux comprendre la pensée de nos collaborateurs et mieux saisir la technique spéciale de chaque sport.

Nous avons tenu, dès aujourd'hui, à exposer notre formule future à nos lecteurs amis, afin de leur permettre, d'ores et déjà, de nous donner leurs suggestions et de faire connaître autour d'eux le nouveau programme de cette revue, ainsi rajeunie et modernisée, et dont la prétention légitime est de contribuer, pour sa part, à rendre la France plus forte, plus saine — et plus invincible !

PIERRE LAFITTE.

P.-S. — Pendant la guerre, la *Vie au Grand Air* paraîtra trimestriellement. Le prochain numéro sera donc mis en vente le 15 septembre.

LES ÉMOTIONS DE LA GUERRE AÉRIENNE

Par Jacques MORTANE

DEUX CARRIÈRES D'HOMMES DE L'AIR. — L'HÉROISME D'UN PILOTE HABILE DANS TOUTES LES SPÉCIALITÉS. — LE COURAGE DES OBSERVATEURS.

Au début de la guerre cet aviateur était maréchal des logis. Successivement il est devenu adjudant, puis sous-lieutenant, et s'est vu attribuer la médaille militaire, la Légion d'honneur et sept citations à l'ordre de l'armée. Pour pouvoir porter toutes les palmes sur le ruban, il en a choisi de petites qui tiennent à deux sur chaque rangée. Il y a encore de la place : avant peu elle sera occupée.

Ce héros se nomme Hector V... Ancien enfant de troupe, il est le frère du capitaine V..., qui s'attribua la victoire dans le second prix de l'Aéro-Cible et qui, à la guerre, s'est révélé comme un « fabricant de pilotes », peut-on dire, remarquable. Affecté à une grande école, chaque mois, grâce à son système d'éducation parfait, il déverse dans les réserves de l'aviation un nombre imposant de brevetés.

Qu'un pilote de chasse reçoive de nombreuses citations, le fait, en restant relativement peu fréquent, n'a rien qui puisse étonner. Les toréadors de l'air du matin au soir sont à l'affût. Ils cherchent le Boche. Leurs appareils sont rapides, bien armés, maniables. Ils attaquent et peuvent se défendre.

Mais le cas de V... est, semble-t-il, exceptionnel. C'est avec un biplan de reconnaissance qu'il a obtenu toutes ses récompenses. Ces engins atteignent maintenant des vitesses imposantes, mais il ne faut pas oublier qu'il n'en fut pas toujours ainsi.

J'ai eu l'honneur d'être affecté à l'escadrille de V... au début de la campagne. Elle était d'ailleurs une pépinière de héros : le principal rival de celui qui nous occupe était le sous-lieutenant Q... qui portait les mêmes récompenses, mais avec trois palmes de moins. Ces deux pilotes semblaient échappés des *Trois Mousquetaires :* Porthos et d'Artagnan. La guerre, pour eux, était un sport. Une émulation amicale entre eux deux leur fit accomplir des prouesses qui restent légendaires au front. Tous deux, aussi endurants, ignoraient la fatigue et la défaillance. Tous deux, aussi vaillants, recherchaient le danger et, grâce à leur valeur, en triomphaient dans chaque occasion. Ils poussaient le courage jusqu'à la témérité, mais une témérité qui se traduisait toujours par des résultats qu'on n'osait espérer.

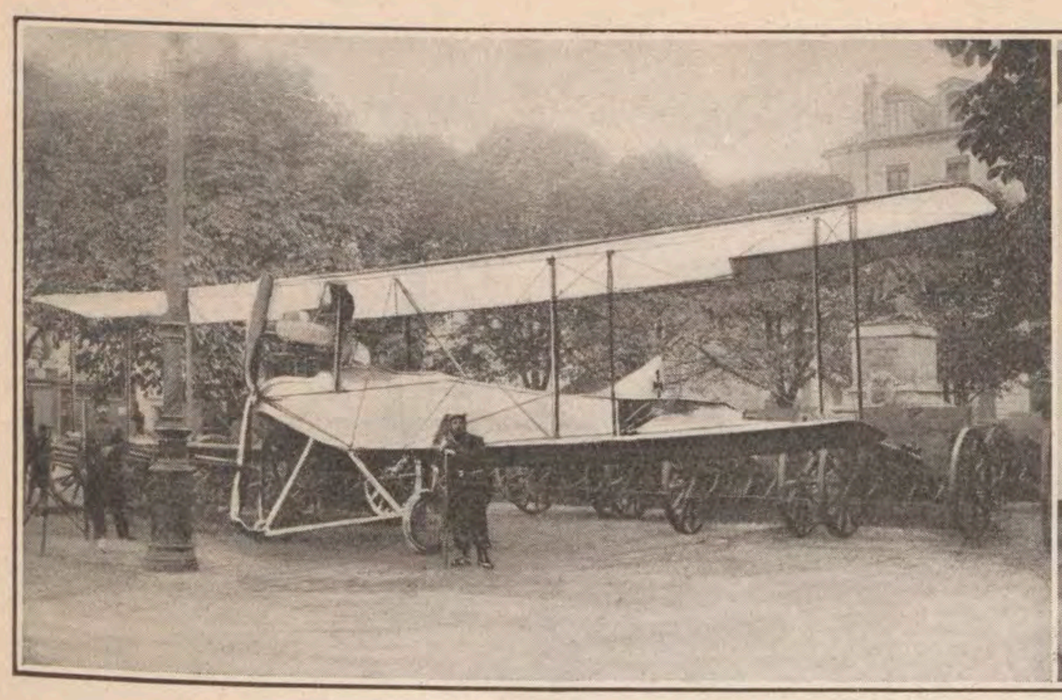
Le sous-lieutenant V..., auquel ses exploits ont valu médaille militaire, Légion d'honneur et sept citations.

C'est Q... qui, en plein hiver, partit à la nuit tombante pour aller repérer une batterie automobile qui tirait sur Commercy. Il la découvrit et la fit réduire au silence. Quand il s'envola, chacun criait au suicide.

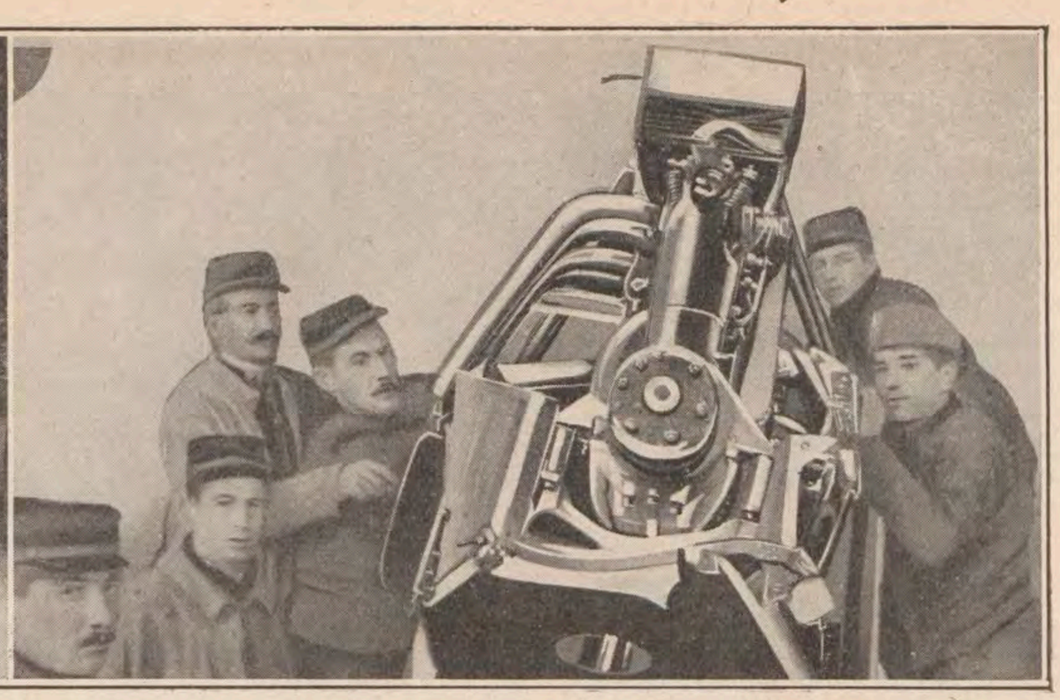
C'est lui également, qui les deux premiers jours de grand froid de 1914, à la fin de novembre, fit une totalisation de 7 heures, puis de 5 heures de vol.

C'est lui qui survolait les lignes à moins de 50 mètres pour intéresser les poilus et leur montrer que les aviateurs ne les oubliaient point.

C'est lui qui, pour fêter son galon de sous-lieutenant, alla effecter quatre bombardements dans la même nuit. Nul n'était plus



Cet avion, pris aux Allemands dès le début de la guerre, fut exposé à Belfort avec des pièces de canon capturées à l'ennemi. L'aéroplane était tombé entre nos mains en parfait état. Il est aux Invalides.



Cet appareil, abattu dans la région de Verdun en fevrier 1915, était monté par le lieutenant von Hiddessen, le pilote qui, le premier, bombarda Paris, et par le lieutenant Fritz Muller, tué alors qu'il essayait de fuir.

adroit pour faire croire que les pièces ennemies avaient réussi à l'abattre : ses descentes en tire-bouchon, ses glissades sur l'aile obtenaient le résultat désiré. Le tir cessait. Et le lendemain le communiqué de l'agence Wolff annonçait froidement qu'un avion français avait été descendu. Deux fois, en quinze jours, Q... vit annoncer sa mort par l'ennemi. Excédé de ses macabres erreurs, il alla lancer une dépêche aérienne dans laquelle il déclarait que le mort vivait encore et ne demandait qu'à le prouver.

Hélas! le malheureux s'est tué récemment. Ayant subi l'opération de l'appendicite au début de cette année, il était encore en congé de convalescence, mais voulait cependant continuer ses fonctions militaires. En essayant un appareil, il s'écrasa sur le sol, loin du front où il avait accompli de si merveilleux exploits.

Je reviendrai un jour sur sa carrière militaire. Que d'anecdotes pourrais-je raconter, si son ami V... ne suffisait pas amplement aujourd'hui à remplir l'espace qui m'est accordé pour raconter son odyssée à la guerre.

LA GENÈSE DE SEPT CITATIONS

Nous nous contenterons d'indiquer dans quelles conditions il obtint ses diverses récompenses. La première citation avait pour objet le bombardement de M.... Dans la nuit de Noël, un zeppelin était venu bombarder Nancy vers 5 heures 30 du matin. A la faveur d'une brume intense, le sinistre visiteur nous avait envoyé quatorze bombes qui n'avaient causé que deux morts et fait quelques dommages matériels : maisons abîmées, vitraux de la cathédrale brisés (ils avaient été offerts par l'empereur d'Autriche), rails de tramway endommagés. Le réveil avait été brutal. Il fallait en tirer aussitôt vengeance.

L'après-midi — c'était le 26 décembre 1914 — trois pilotes de l'escadrille : V..., P... et L..., ainsi que le maréchal des logis V..., de la partaient bombarder Metz à midi 30. Les trois premiers étaient seuls à bord. Ils arrivaient sur la ville en se suivant, faisaient une boucle sur le hangar à zeppelin et déclanchaient leurs obus. L'éclatement de tous les projectiles était constaté, sans qu'il soit possible de voir si le hangar avait été atteint. Outre leurs bombes les pilotes avaient des fléchettes à bord : V... et P... 2.000, L... 1.000. Ces derniers les lançaient sur le terrain d'aviation de M...;

Ce bombardement de M..., le troisième depuis le début de la guerre, avait été opéré avec un réel sang-froid, malgré le tir incessant de l'artillerie ennemie, et les pilotes n'avaient pas craint de revenir sur l'objectif pour observer l'effet de leurs obus.

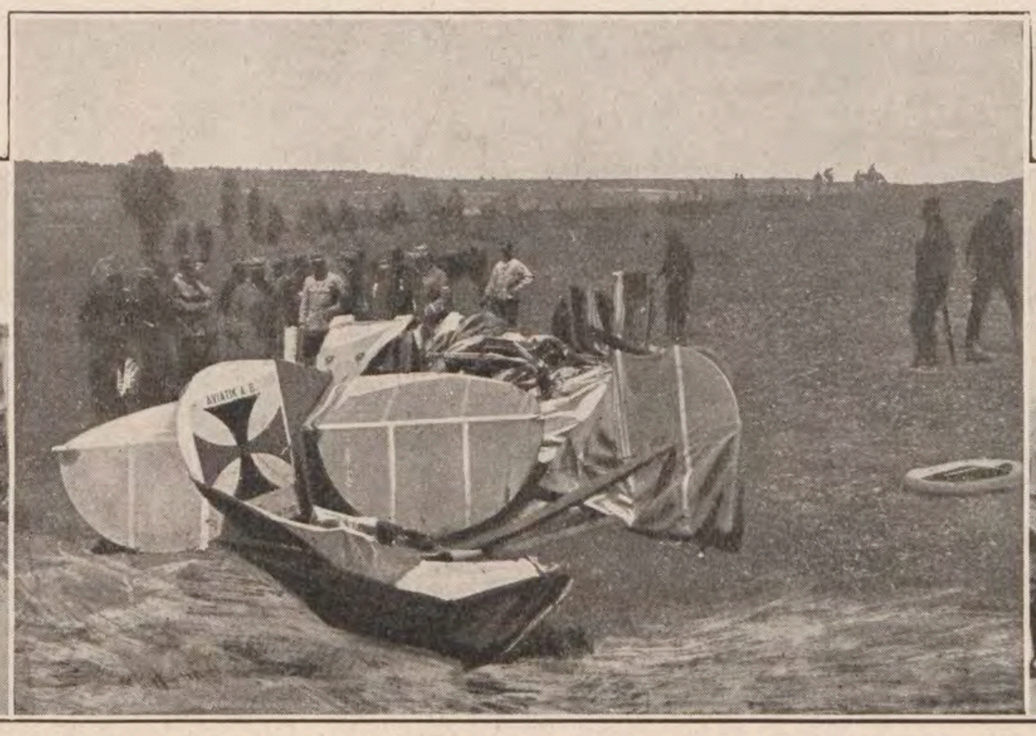
Ils étaient cités à l'ordre du jour de l'armée. Ce fut la première citation de V...

La seconde récompensa l'un des exploits les plus impressionnants de la guerre aérienne. Depuis longtemps déjà notre héros voulait établir le record des bombardements dans la même journée : il lui semblait intéressant de voir ce qu'un pilote hardi pouvait arriver à faire comme ravages.

Le 14 avril, il prenait le départ, mais le mauvais temps le surprenait après le second voyage et il devait abandonner et remettre sa tentative à un autre jour. Le lendemain, l'état atmosphérique n'était pas très favorable. Le temps était légèrement brumeux, les nuages bas, mais le vent presque nul. V... jugeait que l'occasion tant espérée se présentait et, à 6 heures 1/2, prenait le premier départ. Dans sa journée, il effectuait huit bombardements.

Lançant dans chacun de ses raids 4 bombes et 2.000 fléchettes (sauf pour N... où il en emporta deux fois 3.000), c'est donc un total de 32 obus et de 18.000 fléchettes que V... précipita, au cours de sa journée, sur les formations adverses. Or, à chaque nouvelle incursion, le tir terrestre de l'ennemi devenait de plus en plus intense et menaçait d'atteindre le valeureux recordman qui, de là-haut, narguait les bouches à feu et faisait à lui seul en cette journée le travail de plus d'une escadrille. Il terminait sa ronde prodigieuse à 6 heures 30

Le pilote de l'avion descendu le par l'adjudant D... dans la région d'Avocourt, après un combat homérique.



ALLEMANDS VAINCUS

Ce qu'il restait d'une victime du capitaine Q..., vainqueur de trois avions ennemis et qui à son tour, hélas! fut tué.

L'observateur de l'avion abattu par l'adjudant D... est ramené au cantonnement voisin après sa chute.

du soir. Douze heures avaient été nécessaires pour les allées et venues et la remise en état de l'avion.

Quand on lui parle de cet exploit, il répond :

— Quel travail que celui des mécaniciens ! Dès que j'arrivais, ils s'élançaient sur moi qui ne quittais même pas la carlingue. Ils faisaient le plein d'essence et d'huile, vérifiaient si je n'avais pas été trop « crapouillé », armaient et plaçaient les obus, changeaient les boîtes de fléchettes et je repartais. Pendant mon voyage, ils préparaient tout et allaient me chercher une tranche de viande froide, confectionnaient un sandwich que j'ingurgitais en attendant, à mon retour, que leur besogne fût finie. Les pauvres gens étaient fourbus et aucun ne songeait à se plaindre.

Rien n'était plus pittoresque que cette usine à munitions préparée sur le terrain : une montagne de boîtes de fléchettes, un amas d'obus, une pile de caisses d'essence et d'huile. Et dès l'atterrissage, le grouillement de tous ces dévoués auxiliaires que sont les mécaniciens, toujours à la peine, jamais à l'honneur, préparant le nouveau départ. Mais de quel zèle ils étaient animés, ces braves garçons, pour collaborer à l'audacieuse randonnée.

V... l'avait accomplie exactement comme une prouesse sportive, comme une course, mais quelle course macabre, au-dessus des batteries ennemies attachées à sa perte, au-dessus de points importants que ses bombes et ses fléchettes anéantissaient.

Et quel courage il fallut au pilote pour recommencer huit fois ces voyages périlleux, quelle endurance pour tenir douze heures sans quitter pour ainsi dire sa nacelle. A la seconde citation succédait bientôt, en récompense de ce record, la médaille militaire qui valait une troisième palme à son titulaire.

Le septembre 1915, sur un biplan de reconnaissance de , V... partait avec le lieutenant P... pour aller faire des observations sur S... En arrivant sur cette ville, ils rencontrent un aviatik. Délibérément, ils se précipitent sur lui pour l'empêcher d'atteindre nos lignes. L'ennemi se dirige en effet vers B... Plus rapide, le Boche passe et va effectuer sa mission. Pendant ce temps, les Français prennent de la hauteur pour l'accueillir comme il convient au retour : le voici qui point à l'horizon. Il est à 1.500 mètres d'altitude, à 200 mètres au-dessus d'eux. Tant pis, les deux nôtres se mettent dans l'axe de sa marche et le mitrailleur commence à tirer verticalement. Après une trentaine de cartouches, une immense colonne de fumée se dégage du moteur, qui s'arrête presque aussitôt. L'aviatik est touché, bien touché, et pique dans ses lignes, tandis que le lieutenant P... continue à se servir de sa mitrailleuse. La poursuite se déroule fantastique, périlleuse : les deux avions restent pour ainsi dire aile contre aile, le Français escortant l'Allemand qui tombe dans l'abîme. N'ayant plus de munitions pour sa mitrailleuse, l'officier qui accompagne V... prend son mousqueton et couronne son succès.

L'aviatik s'écrase sur le terrain de manœuvres de la H... Mais si son sort était réglé, celui des Français devenait critique : leurs spirales serrées les avaient amenés à moins de 900 mètres au-dessus de S..., et lorsque l'Allemand avait été abattu, un tir d'artillerie intense avait commencé à essayer de venger le vaincu. Par miracle, le biplan échappait à la coalition des pièces spéciales, mais recevait diverses atteintes et rentrait avec des nervures cassées, un longeron coupé et la poutre de réunion brisée.

Les Allemands s'acharnent parfois sur les aérodromes français. Ils dépensent les obus avec prodigalité, mais à part quelques mottes de terre remuées, les avions et les hangars souffrent rarement des attaques.

V... reçut en cette circonstance sa quatrième palme.

UNE SÉRIE DE VOLS ÉMOUVANTS

Le mois suivant, il allait effectuer une reconnaissance photographique avec le lieutenant H... Soudain, il se voit attaqué par deux aviatiks auxquels aussitôt deux autres viennent se joindre. La mission était déjà commencée au moment de la première attaque. Bien entendu, arrêt pour s'occuper de ces messieurs. Echange de quelques cartouches ; les ennemis, peu audacieux, n'insistent que pour la forme et se retirent lorsqu'ils constatent que le Français est armé d'une façon redoutable. Quelques minutes se passent, et deux nouveaux aviatiks, sans doute pris de remords, reviennent à la charge. Cette fois, le combat est plus opiniâtre et les Allemands attaquent courageusement. Mais devant la riposte du lieutenant H... ils finissent par abandonner la lutte. Le champ reste libre. Que fait V... ? Il rentre avec son avion blessé? Pas du tout, il continue sa mission et ne revient que lorsque le lieutenant H... a terminé sa besogne photographique.

Le sous-lieutenant Roland Garros, le précurseur des chasseurs de Boches, avait abattu trois avions ennemis en 18 jours quand il fut fait prisonnier.

Au retour on constatait que le biplan avait un guignol du stabilisateur arrière coupé, des haubans sectionnés, des nervures traversées, le bord d'attaque de la queue cassé. Par miracle, il avait pu ramener son équipage au port d'atterrissage.

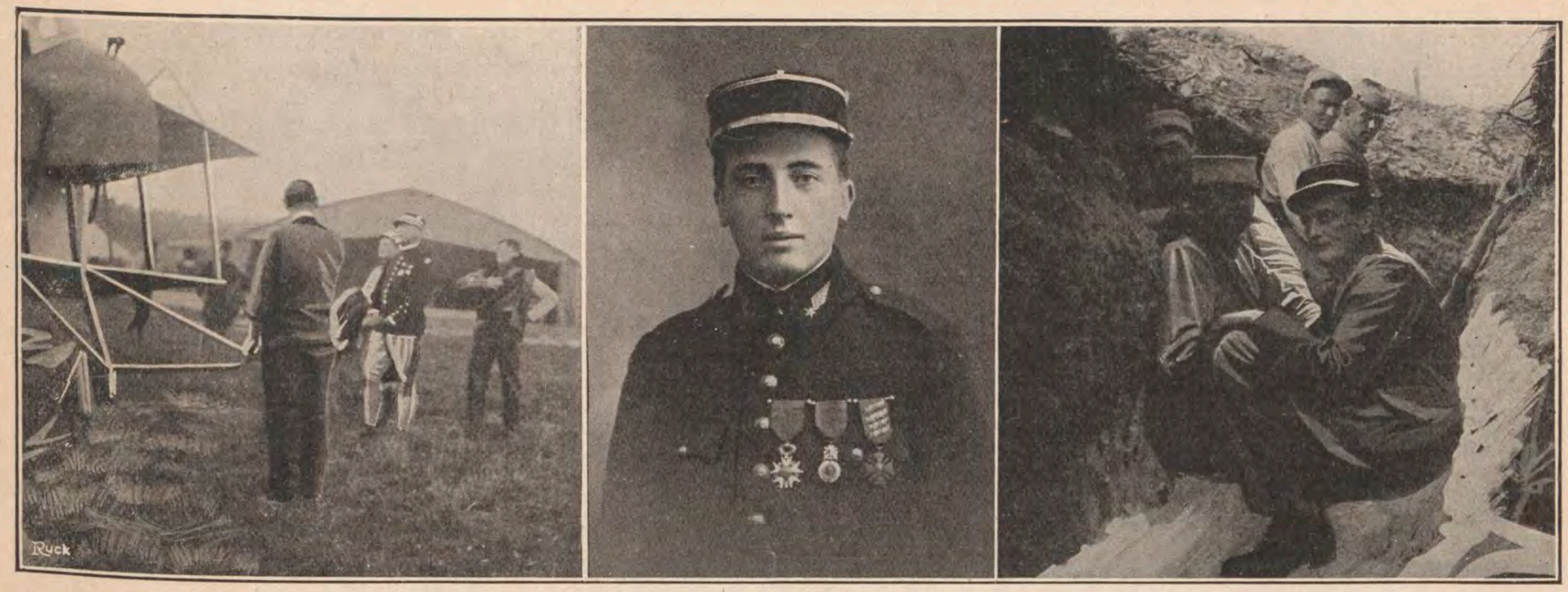
Tel est l'exploit qui valut à V... la croix de chevalier de la Légion d'honneur et une cinquième palme.

On se souvient du bombardement du quartier général du kronprinz, installé dans le château du Verdier à Stenay. 29 avions y prirent part, qui jetèrent 194 obus et 2.500 fléchettes.

Dès le passage des lignes, les bombardiers étaient canonnés avec une violence rare et, en arrivant aux environs de l'objectif convoité, les multiples pièces spéciales destinées à protéger le fils de Guillaume II précipitaient vers les nues une cascade de fonte, de flammes et de fumée. En cours de route, V..., qui était accompagné de son mécanicien M..., recevait un éclat d'obus qui coupait un plan rabattant de son avion. La situation était infiniment dangereuse. N'était-il pas plus sage de faire demi-tour et d'essayer de rentrer ? L'idée n'effleura même pas le cerveau de notre héros. Il se contenta de continuer sa mission, voulant, s'il ne pouvait échapper à la mort, avoir au moins la satisfaction de faire des ravages auparavant. Et il se trouva quelques instants plus tard sur l'objectif ; là, sans se préoccuper le moins du monde de l'état de son appareil, il met à la descente pour obtenir un tir plus précis. Son passager déclanche les bombes. Elles se hâtent vers le sol, et le pilote S..., tué depuis, qui se trouve non loin de l'avion de V... les voit exactement éclater au but, en plein dans le château visé. Le retour s'effectue avec difficulté, mais comme s'il était conscient du beau travail accompli, le pauvre oiseau mortellement blessé a un dernier sursaut d'énergie et ramène à l'aérodrome son vaillant équipage.

C'est le 1916, que V... fut pour la première fois aux prises avec un fokker. Il faillit succomber. Le combat s'engagea à 3.500 mètres. Le lieutenant M..., mitrailleur, vit son arme s'enrayer au bout d'une centaine de cartouches, et l'ennemi était toujours là continuant son tir avec une inquiétante abondance. Il faut échapper, mais l'avion de chasse est plus rapide que le biplan de reconnaissance. Comment faire? Au risque, sous la pression de l'air, de faire céder les ailes, V... pique à toute allure : le fokker, plus maniable, le suit dans cette chute vertigineuse, mitraillant d'une façon incessante. Heureusement, voici les lignes. V... les franchit avec allégresse et constate avec joie qu'avant de les atteindre, le fokker s'empresse de faire demi-tour sans essayer davantage d'abattre le Français qui semblait pourtant à sa merci.

Moins d'une semaine plus tard, le 23 janvier, le communiqué allemand annonçait que V... avait été abattu. Il ne faut pas



LES GLOIRES DE L'AVIATION

Deux héros : à gauche et à droite, le sous-lieutenant Q..., qui au front pendant dix-huit mois, accumula les exploits les plus prodigieux, donnant chaque jour de nouvelles preuves de sa vaillance et de son intrépidité. Au milieu, le sous-lieutenant M..., tueur de Boches émérite, qui, au cours d'un combat, reçut des blessures qui nécessitèrent l'amputation du bras gauche.

s'émouvoir outre mesure de semblables nouvelles. Les Boches sont très friands de prendre leurs désirs pour des réalités et l'agence Wolff aime à vanter la gloire de ses pilotes en leur comptant des succès imaginaires. Dans le fond, comme les victimes se portent à merveille, elle y trouve avantage, car elle peut enregistrer à diverses reprises les mêmes parmi ceux qu'elle raye si délibérément du nombre des combattants.

Or, V... opérait une reconnaissance avec le lieutenant de M... Deux aviatiks de chasse survenaient tout à coup, selon une tactique assez redoutable : l'un au-dessus en avant, l'autre en-dessous en arrière, de telle sorte que la riposte était très difficile et l'attaque relativement aisée. Le lieutenant de M... ouvre le feu sur l'avion le plus rapproché, mais aussitôt des deux assaillants part une rafale infernale. Au bout de quelques instants, le mitrailleur français reçoit une balle sous l'omoplate. Elle traverse le haut du poumon et sort par le bras gauche. Une autre fait voler en éclats le pare-brise du pilote et V... la sent siffler à son oreille. Par miracle, il n'est pas atteint.

La situation devient tragique : le lieutenant de M... s'effondre. Croyant à un malaise passager, V... le secoue pour le ranimer, mais vainement. Le feu des agresseurs se rapproche, devient plus dangereux. Les balles se croisent. La mort attend le moment favorable pour accomplir son œuvre. Dans l'impossibilité de riposter, V..., dont le mitrailleur gît au fond de la carlingue, n'a qu'une chance d'échapper : à plein moteur, il pique de 3.200 mètres vers les lignes qu'il passe à 1.000 mètres. L'audace de sa manœuvre donne à réfléchir aux Boches qui n'osent le suivre dans une semblable descente. Il les distance aisément et rentre sans incident avec son compagnon blessé.

Ce combat homérique fut l'occasion de la sixième citation de V...

LA MORT D'UN FOKKER

C'est le mars dernier, au cours de la bataille de Verdun, que la septième suivit. Le sous-lieutenant pilote accomplissait une reconnaissance, avec l'aspirant F..., lorsqu'il apercevait deux fokkers s'élevant de leur terrain. Deux fokkers! Assaillants redoutables, combattants auxquels les biplans de reconnaissance aiment peu livrer des duels aériens! V... prétend qu'ils ne sont pas plus à craindre que les autres appareils et comme il n'accepte pas d'agir contrairement à ses opinions, il décide de les attendre. Il continue donc sa mission sans la moindre appréhension. Son passager prend force notes et renseignements, puis vérifie sa mitrailleuse. L'aviateur se contente d'effectuer des cercles serrés tout en observant les évolutions des deux ennemis dont l'un prend sa hauteur en allant vers P..., l'autre vers V... Les voici maintenant prêts à entamer la lutte. Ils approchent de cet inconscient qui les attend et sera sans nul doute une proie facile à abattre. Ils renouvellent la tactique qui avait failli réussir aux deux aviatiks du 23 janvier. L'un se place au-dessus, l'autre en-dessous, tous deux se croisant. L'aspirant F... ne s'occupe que de celui du dessous. En effet, ce fokker tirant dans l'hélice ne peut cabrer suffisamment pour atteindre avec efficacité l'avion français. La manœuvre de V... consiste en conséquence à garder toujours l'avantage de la hauteur sur lui.

Au bout de quelques coups de mitrailleuse, la victoire reste aux nôtres : le fokker pique soudain, mortellement touché, à plein moteur, mais sans être dirigé. Il se met en vrille et se précipite vers le sol où il s'écrase. Le pilote avait certainement été tué dès les premières cartouches, à en juger par l'allure désordonnée de l'appareil.

Eugène Gilbert (médaille militaire, Légion d'honneur, quatre citations), capturé en Suisse au retour de Friedrichshafen, vient de s'évader et de rentrer en France.

L'autre fokker, pourtant bien placé pour l'attaque, n'avait obtenu aucun résultat jusque-là et lorsqu'il vit le sort que V... réservait à son camarade, il dut être saisi d'une forte émotion, car aussitôt, comme si une besogne plus pressée l'appelait vers d'autres lieux, il faisait demi-tour et faussait compagnie aux Français qui le poursuivaient pendant quelques instants pour épuiser leur provision de balles.

Telle est l'histoire véridique et merveilleuse des vingt premiers mois de guerre du lieutenant V... Ce qui en augmente la valeur, c'est que ce pilote a moissonné ses récompenses dans les missions les plus diverses et même les plus inattendues, la chasse n'étant pas la spécialité des appareils qu'il monte. Il a fait preuve d'une variété de qualités remarquable et a brillé aussi bien comme toréador de l'air que comme bombardier, régleur d'artillerie et aviateur de reconnaissance. Je crois que, dans son genre, il est le recordman des distinctions honorifiques. Nul n'en est plus digne.

Une autre fois nous décrirons la carrière d'un émule de ce héros, l'adjudant D... et nous constaterons à nouveau que si les Nungesser, les Navarre, les Guynemer sont à juste titre appréciés, il est profondément injuste de ne pas révéler à l'admiration des foules ces glorieux méconnus : les pilotes d'avions qui ne sont pas uniquement spécialisés dans la chasse.

LA FIN D'UN OBSERVATEUR

Les observateurs sont généralement des officiers qui ont fait déjà leurs preuves dans d'autres armes. Blessés le plus souvent et incapables de continuer à servir dans leur unité, leurs états de services brillants leur permettent d'obtenir de passer dans l'aviation. Ils constituent une véritable sélection. Certains se couvrent de gloire et nous terminerons cette étude en faisant le récit de la carrière héroïque de l'un d'eux.

Le lieutenant R... G... était un sportsman dans toute l'acception du mot. Tous les exercices physiques lui étaient familiers et, il y a quatre ans, lors du raid militaire Biarritz-Paris, sans aucun entraînement, sans préparation, avec un cheval qu'il ne connaissait pas, il se classait parmi

les premiers, en compétition avec des cavaliers de profession.

Parti comme lieutenant de réserve aux premiers jours d'août 1914, il fait toute la campagne de Charleroi à la Marne dans un régiment d'infanterie. Au combat de Chevanges, le 26 août, il a un cheval tué sous lui. Malgré les contusions reçues dans sa chute, il repart immédiatement transmettre l'ordre donné. Il est proposé pour la Légion d'honneur et cité à l'ordre de l'armée en ces termes: « A montré en toute circonstance, de jour comme de nuit, l'élan le plus généreux, avec un mépris absolu du danger, pour assurer la liaison avec les troupes engagées au feu. »

En septembre, au combat de La Fère-Champenoise, en face des Allemands, sur un terrain balayé par les balles, il fait un rempart de son corps à son général en danger. « C'est pour moi, écrivait cet officier supérieur, un trait sublime de cette terrible guerre qui a gravé à jamais dans mon cœur le souvenir du lieutenant G.... » Nouvelle proposition pour la Légion d'honneur.

Le 17 octobre, il va relever dans les conditions les plus périlleuses le plan de tranchées allemandes : nouvelle citation. Le 28 octobre, il sollicite la mission de rechercher un chemin d'accès dans un village occupé par l'ennemi, il pénètre dans cette localité au péril de sa vie et revient pour conduire le bataillon d'attaque : troisième citation, troisième proposition pour la croix.

L'hiver de 1915 le voit toujours vaillant et audacieux. Une nuit, il va faire sauter un réseau de fils de fer pour préparer un assaut de tranchées. Il est désigné comme officier de liaison. De tous les officiers de son régiment, partis en août avec lui, il reste le seul.

«Faut-il vous donner l'emploi de mon temps? écrit-il. Voici ma journée du 19 : départ à 3 heures du matin avec quatre chasseurs à cheval; 17 kilomètres à faire par pluie battante; arrivée à 5 heures. Je me rends en auto à proximité des tranchées, puis à pied jusqu'aux tranchées. A 6 heures et demie, attaque; je suis, la main au téléphone, les péripéties du combat, renseignant l'état-major du corps d'armée ou l'artillerie; les blessés tombent autour de moi. A 9 heures et demie, accalmie relative. Je rentre en auto et mets mes notes au clair. Je vais prendre mon repas! On demande un observateur en aéroplane. Je repars à 2 heures dans un biplan armé d'une mitrailleuse. 2 heures de vol par 20 degrés au-dessous de zéro. Copieusement canonné. Atterrissage à 4 heures. Retour au corps d'armée. Compte rendu jusqu'à 5 heures. Rentré à cheval au cantonnement (17 kilomètres) à 7 heures du soir. Au total 16 heures pendant lesquelles j'ai déjeuné avec quelques cigarettes et un demi-verre d'alcool. Demain, après une bonne nuit sur la paille, je serai prêt à recommencer ».

Cette vie active, dévorante, le passionne. « Moral toujours excellent, écrit-il encore, toujours content de mon sort, du moment que la santé est bonne. Je ne me plains de rien et fais ce que l'on me commande avec le plus grand zèle. »

Entre temps, il trouve moyen de multiplier ses sorties en avion, saisissant toutes les occasions qui se présentent, car il n'appartient pas à la cinquième arme. Dès le premier vol, il est conquis : « C'est une chose admirable et une arme formidable. Avec l'aéroplane renaît la chasse : l'adresse, le courage, l'intelligence — comme le dit M. Séché — en un mot, la valeur personnelle reprend son rang, le premier. A l'homme du premier âge toujours amoureux du risque, toujours heureux de jouer sa vie contre une autre, s'additionnent l'homme moderne et son savoir. »

Dès lors, il n'a plus qu'un désir : entrer dans l'aviation, et il adresse sa demande.

La note de son général de brigade le fait agréer aussitôt : « Officier très vaillant, courageux jusqu'à la témérité, plein de sang-froid, le lieutenant Grassal a déjà fait ses preuves et rempli avec succès des missions très périlleuses. Il rendra les plus grands services comme observateur. Bien que son départ doive être une perte pour la brigade, je le désigne dans l'intérêt général de l'armée. »

Oui, mais les appareils de reconnaissance ou de réglage ne le satisfont pas. Ce qu'il rêve, c'est de monter un avion de chasse. Il passe l'examen d'observateur d'armée, il est reçu. La série des grands vols commence. Il se laisse aller à un enthousiasme vibrant, toujours animé du plus pur patriotisme.

« C'est si beau, là-haut! Du bleu plein les yeux, plein l'âme... Ne vous effrayez pas, il n'y a de danger que celui qu'on craint. »

Pourtant, il ne se dissimule pas le péril. Depuis longtemps il a fait le sacrifice de sa vie :

« Nous partons en chantant au-devant d'un demain qui est peut-être la mort... Nous sommes grisés d'idéal. »

« Je n'ai pas peur de la mort, je la regarde en face chaque jour. Ceux qui reviendront et m'auront connu vous diront que j'ai toujours marché droit, sans me soucier du danger, accomplissant de tout mon cœur ce qui m'était commandé.

« Demain nous importe peu : nous sommes sûrs de la victoire. »

Il va bombarder une gare importante et revient le nez à moitié gelé. Il livre deux combats dans la première quinzaine de décembre « sans avoir pu malheureusement arriver à la chute de l'adversaire, mais par contre notre avion est criblé comme une écumoire ».

« La poursuite est passionnante : il y a le temps à Boche comme il y a le temps à canard. Le Boche aime piquer dans le vent pour revenir vent arrière. Donc, par vent de nord-ouest ou d'ouest, il y a des chances de rencontrer chez lui le gibier de choix. »

A la fin de janvier, en attendant de partir comme élève pilote, il monte un nouveau biplace de chasse « léger et rapide, propre à l'attaque comme à la défense. J'ai comme pilote le sergent G..., un homme énergique qui a déjà fait ses preuves ».

Chargé de la protection d'avions de reconnaissance, il aperçoit le 2 février un fokker qui survole P.... Sans hésiter, G... fonce droit sur lui et R... G... engage le combat à 3.000 mètres d'altitude. Les deux adversaires échangent des coups de mitrailleuse. Tout à coup, les témoins ont l'impression que le pilote français vient d'être tué raide. Le Nieuport, sans direction, pique brusquement vers le sol et s'abat en tournoyant dans les lignes ennemies. Le sergent G... avait eu la tête traversée par une balle. D'après le communiqué allemand, l'observateur avait été relevé grièvement blessé.

Et l'on songe à ses malheureux parents, à sa femme, le sachant grièvement atteint sans pouvoir se rendre près de lui, lui faire parvenir le moindre mot, ni même recevoir la moindre nouvelle. Un mois et demi après, l'affreuse certitude venait mettre un terme tragique à ces heures d'angoisse et de torture : le malheureux, atteint de plusieurs balles, n'avait survécu que quelques heures à sa terrible chute.

Une nouvelle citation terminait la carrière de ce brave, proposé cinq fois en vain pour la Légion d'honneur.

« Ses belles qualités de cœur, son courage chevaleresque, son sentiment élevé du devoir, ses profondes convictions religieuses, son âme d'élite, écrivait son chef, font de lui un des plus beaux types de soldat que j'aie rencontrés dans ma vie de campagne. »

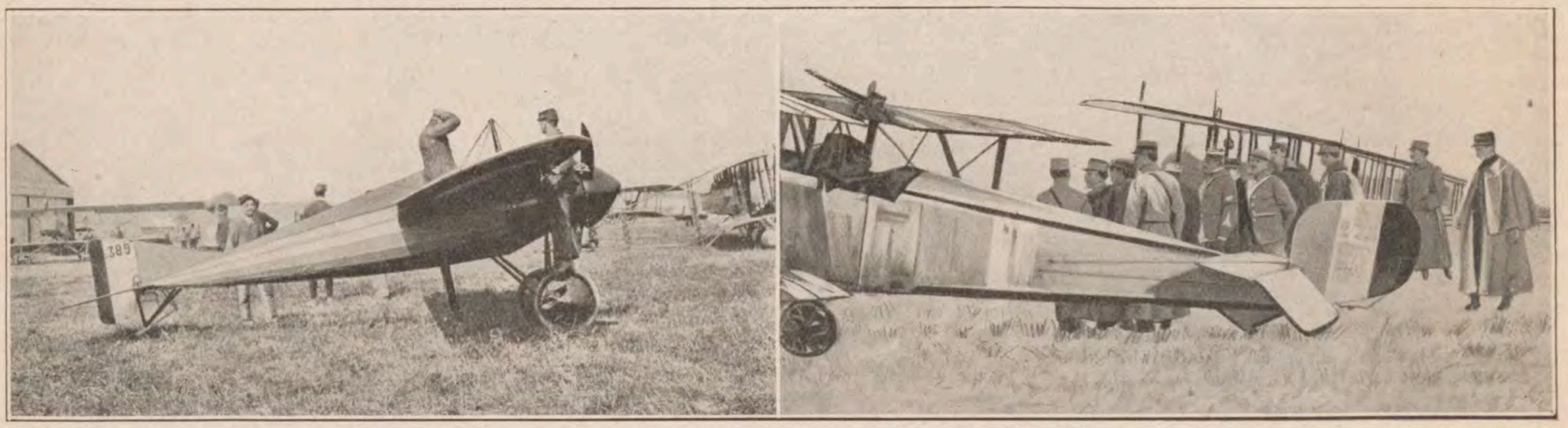
R... G... a trouvé une mort glorieuse et une fin digne d'un sportsman, celle qu'assurément il avait choisie.

Il est entré vivant dans son rêve étoilé,

plein de vie, plein de force, laissant à 29 ans quatre petits enfants qui pleurent leur père, mais envient le héros.

Tels sont nos observateurs d'avion.

JACQUES MORTANE.



COMMENT LES BOCHES INVENTENT

Les Allemands ont mené un grand tapage au sujet de leur fameux avion de chasse le Fokker, auquel est venu s'ajouter le petit Aviatik de chasse. Ces deux photographies montrent deux appareils français sur lesquels ces découvertes ont été servilement copiées : l'une représente le monocoque, d'où est né le Fokker; l'autre montre le Bébé qui a donné naissance à l'Aviatik.

LA MORT DE GEORGES BOILLOT

Par UN ENGAGÉ VOLONTAIRE

LE GRAND CHAMPION DE L'AUTOMOBILE, LE HÉROS DE L'AIR EST MORT. — *LA VIE AU GRAND AIR* PERD EN LUI L'UN DE SES MEILLEURS COLLABORATEURS.

C'ÉTAIT le 20 mai dernier. Il rentrait le soir d'une croisière effectuée en compagnie de Navarre. Le crépuscule commençait à tomber, mais, infatigable, Boillot décidait de donner un dernier « coup de balai » dans les nues. Il proposait à Navarre de l'accompagner : le « fléau des Boches », désirant se reposer de ses 31 heures de vol en trois jours, préférait s'abstenir. Boillot partait donc seul et rencontrait cinq avions allemands se disposant à rentrer. Vite il fonçait au milieu d'eux, en abattait un et se préparait à continuer son œuvre de salubrité aérienne, lorsqu'une balle perforante, tirée d'assez loin d'ailleurs, 400 mètres environ, l'atteignait et le tuait sur le coup. Entrée par le côté droit, elle ressortait juste au-dessus du cœur. Le malheureux tombait dans nos lignes.

Navarre retrouvait alors toute sa vigueur. Il jurait d'aller venger aussitôt son ami. Il s'élançait dans les airs et c'est ainsi qu'il remportait son onzième succès officiel. Le lendemain, jour de l'enterrement à V..., il continuait son œuvre vengeresse descendant un nouveau Boche; puis il allait à la cérémonie et, immédiatement après, reprenait son biplan pour venir faire une série de loopings au-dessus du cimetière, en guise d'adieu à l'héroïque victime.

Nous ne retracerons pas entièrement la carrière du fameux roi du volant. Nos lecteurs se souviennent de ses succès lorsque, avec ses amis Goux, Guippone et Zuccarelli, il ne se consacrait encore qu'à la voiturette. Il était l'un des plus enthousiastes défenseurs du Grand Prix de l'A. C. F., lorsque, après notre échec de 1908, où l'Allemand Lautenschlager remporta la victoire, l'Automobile Club de France décida de ne plus organiser l'épreuve internationale constituant le réel critérium de la locomotion mécanique. Sa fougue, ses recherches et celles de ses compagnons d'équipe décidèrent la maison Peugeot quand, en 1912, la fameuse épreuve renaquit de ses cendres. Et on a encore présent à la mémoire le succès triomphal de Boillot dans le Circuit de Dieppe.

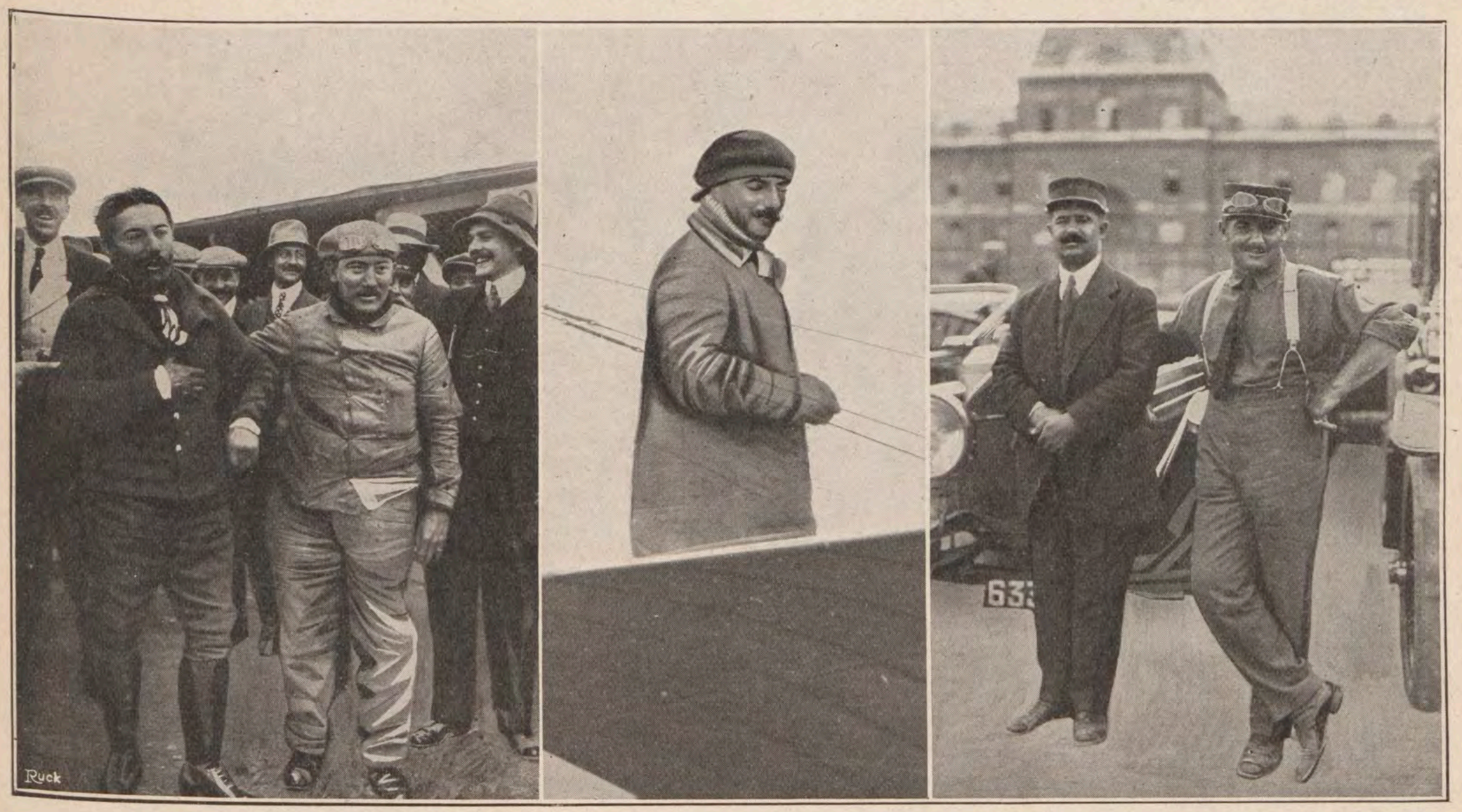
Le parcours était de 1.460 kilomètres. Le vainqueur le couvrait en 13 h. 58 m. 2 s. Wagner était second en 14 h. 11 m. 8 s.

La chance commençait à sourire à Boillot. Il était désormais imbattable et le restait jusqu'en 1914. Le Grand Prix de l'A. C. F. de 1913, disputé sur le Circuit d'Amiens, lui revenait encore. Il parcourait les 916 kilomètres 600 en 7 h. 53 m. 56 s., soit à 116 kilomètres 190 à l'heure, et précédait de moins de trois minutes son ami le plus intime, Goux.

La course de 1914, disputée à Lyon, causait une profonde déception aux admirateurs de celui qui était considéré comme le champion invincible. Les Allemands nous donnaient un avant-goût de leur tactique de la guerre : le nombre et la ruse. La maison Mercédès avait engagé cinq voitures : deux étaient chargées de mener le train, les trois autres de lutter pour la victoire. Boillot conservait la première place jusqu'à la fin du dix-septième tour où il devait céder le pas à Lautenschlager. Il avait perdu près de douze minutes au cours de ses divers ravitaillements, alors que son rival ne s'était arrêté qu'une fois, et par mesure de précaution, après le dixième tour. Enfin, 15 kilomètres avant la fin, lorsque tous les partisans du Français espéraient encore un retour foudroyant de leur favori, on apprenait que celui-ci avait été obligé d'abandonner.

GEORGES BOILLOT A LA GUERRE

La guerre éclate. Que faire de Boillot, sinon un automobiliste ? Il part donc, attaché au Grand Quartier Général. On le prétend conducteur du général Joffre. Il n'en est rien. Il est employé pour les missions de grande envergure. A lui sont réservés les voyages de longue haleine nécessitant valeur, prudence et courage. Au bout de quelques jours, je le rencontre et il m'avoue que le plus dur de ses Grands Prix n'a pas été aussi fatigant que la vie qu'il mène maintenant. Un jour il est victime d'un terrible accident : le chauffeur qui l'accompagne est tué. Il ne sauve la vie des officiers supérieurs qu'il conduit qu'en recourant à toute sa science. La barre de direction s'était brisée ! Jamais le brave garçon ne parlait de ce sinistre passage de sa vie.



BOILLOT, ROI DU VOLANT
Georges Boillot après sa victoire dans le Grand Prix de l'Automobile Club de France de 1912. Il la renouvela l'année suivante.

BOILLOT PILOTE CIVIL
Boillot avait été attiré par l'aviation dès l'époque glorieuse du plus lourd que l'air. Il avait le brevet n° 395.

BOILLOT ET RIGAL
Au début de la guerre, Boillot fut versé dans l'automobile, service pour lequel il était si qualifié. Il y gagna les galons de sous-lieutenant.

LES SUCCÈS DU COUREUR GEORGES BOILLOT

Georges Boillot réussit l'exploit de remporter deux années de suite le Grand Prix de l'A. C. F. En 1912, il gagnait le Circuit de Dieppe, couvrant les 1.460 kilomètres du parcours en 13 h. 58 m. 2 s. devant Wagner. L'année suivante, il remportait le Circuit d'Amiens devant son ami Goux. En 1914, il était battu par l'Allemand Lautenschlager.

Pendant de longs mois, le champion continue ses fonctions d'automobiliste. Il passe l'examen de chef de section et est nommé sous-lieutenant. Il est chargé de l'instruction des convoyeurs automobiles. Cette vie monotone et loin du front l'agace et le gêne. Il veut connaître à nouveau les dangers de la guerre. Il se souvient qu'il fut jadis pilote aviateur et qu'il possède même le brevet nº 395, passé en 1911.

Vite, il fait une demande qui est agréée. Il part s'entraîner. Il a réclamé l'avion de chasse, celui qui nécessite le plus de valeur et de sang-froid, en un mot « l'appareil des as ». Il émerveille bientôt ceux qui le voient à l'œuvre. Les loopings, les vrilles, les feuilles mortes et autres renversements sont pour lui jeux d'enfant. Il faut le voir descendre de 1.500 mètres absolument en tire-bouchon et se redresser à moins de 50 mètres du sol.

Il part au front, affecté à une escadrille du côté de Belfort. Le jour de son arrivée, il termine son vol par une série de virtuosités qui font dire au chef de l'unité glorieuse à laquelle avaient appartenu Pégoud, Gilbert, Jensen, Burgun, Max Bruyère, Courière, etc.:

— C'est Pégoud qui nous revient!

Mais Boillot n'est pas seulement un styliste de l'air, c'est aussi un vaillant. Il veut s'imposer immédiatement dans l'aviation comme il l'a fait dans l'automobile. Il commence par livrer la chasse à deux Boches et à les mettre en fuite. Ce succès ne lui suffit pas : il veut une pièce au tableau.

Il l'obtient le 31 mars 1916 : il abat un petit aviatik de chasse très rapide et puissamment armé, après un combat magnifique au-dessus de La Chapelle-sous-Rougemont. L'avion ennemi tombe dans nos lignes, les deux passagers tués. Sous le feu intense de l'adversaire, Boillot s'était approché et n'avait commencé à se servir de sa mitrailleuse qu'à 15 mètres. Aux dernières balles, il voyait l'appareil cabrer sinistrement, touché à mort, mais au même instant il recevait un choc violent dans la direction et son Nieuport piquait verticalement en chute sans qu'il soit possible de le redresser.

LE SOUS-LIEUTENANT AVIATEUR GEORGES BOILLOT

Georges Boillot remporta trois succès sur les avions ennemis : il tua un passager, descendit un aviatik de réglage dans les lignes ennemies et abattit sur notre territoire un petit aviatik de chasse au cours d'un combat où il faillit lui-même trouver la mort. Ces succès lui avaient valu la Légion d'honneur.

Le Français coupe le moteur, parvient à cabrer brusquement. Tout mouvement du moteur imprime à l'appareil des vibrations fantastiques. Grâce aux diverses vitesses du moteur, l'équilibre se rétablit légèrement, puis une grande spirale à gauche commence. Boillot, rassuré, se retourne et voit le plan fixe et les gouvernails inclinés à 45° vers la droite, toute la queue déformée et la toile du fuselage flottant au vent. Il continue sa descente avec l'impression que son monoplace va s'ouvrir en deux d'un moment à l'autre. A quelques mètres du sol, il coupe, l'appareil touche, Boillot se cramponne aux tubes d'écartement du fuselage et attend. L'avion rebondit et vient capoter. Le pilote, retenu par sa ceinture et les bras, se retrouve la tête plantée dans la terre. Il se sauve pour éviter l'incendie, car l'essence coule du réservoir, et ne peut croire qu'il se tire de cette chute terrifiante. Il apprend alors le résultat de son combat : l'observateur, lieutenant Kahl, avait une balle dans la tête, le pilote, caporal Steimberg, portait une balle au cœur, une au ventre.

Ce succès valait la Légion d'honneur à son auteur.

Aussitôt, Boillot demande à partir pour Verdun renforcer les escadrilles de chasse. Là il sort tantôt avec Nungesser, tantôt avec Navarre, pour aller à la recherche du Boche.

Le 30 avril, au cours d'un duel aérien, il tue un passager qui s'effondre dans le fuselage, abandonnant la lutte, mais le pilote parvient à s'échapper. Le 7 mai, il abat un second avion ennemi, un albatros, qui pique et s'écrase vers Azannes.

Chaque jour, de l'aube au crépuscule, il sillonne les nues, infatigable, donnant les preuves de la plus belle vaillance. Et c'est le 20 mai, alors que la journée semblait finie, que, partant seul pour un dernier vol, dans l'embrasement du crépuscule, il trouvait la mort la plus glorieuse, celle du grand champion, de celui dont on entoure la dépouille dans les plis du drapeau.

UN ENGAGÉ VOLONTAIRE.

CE QUE FUT VIGEANT : PLUME ET FLEURET

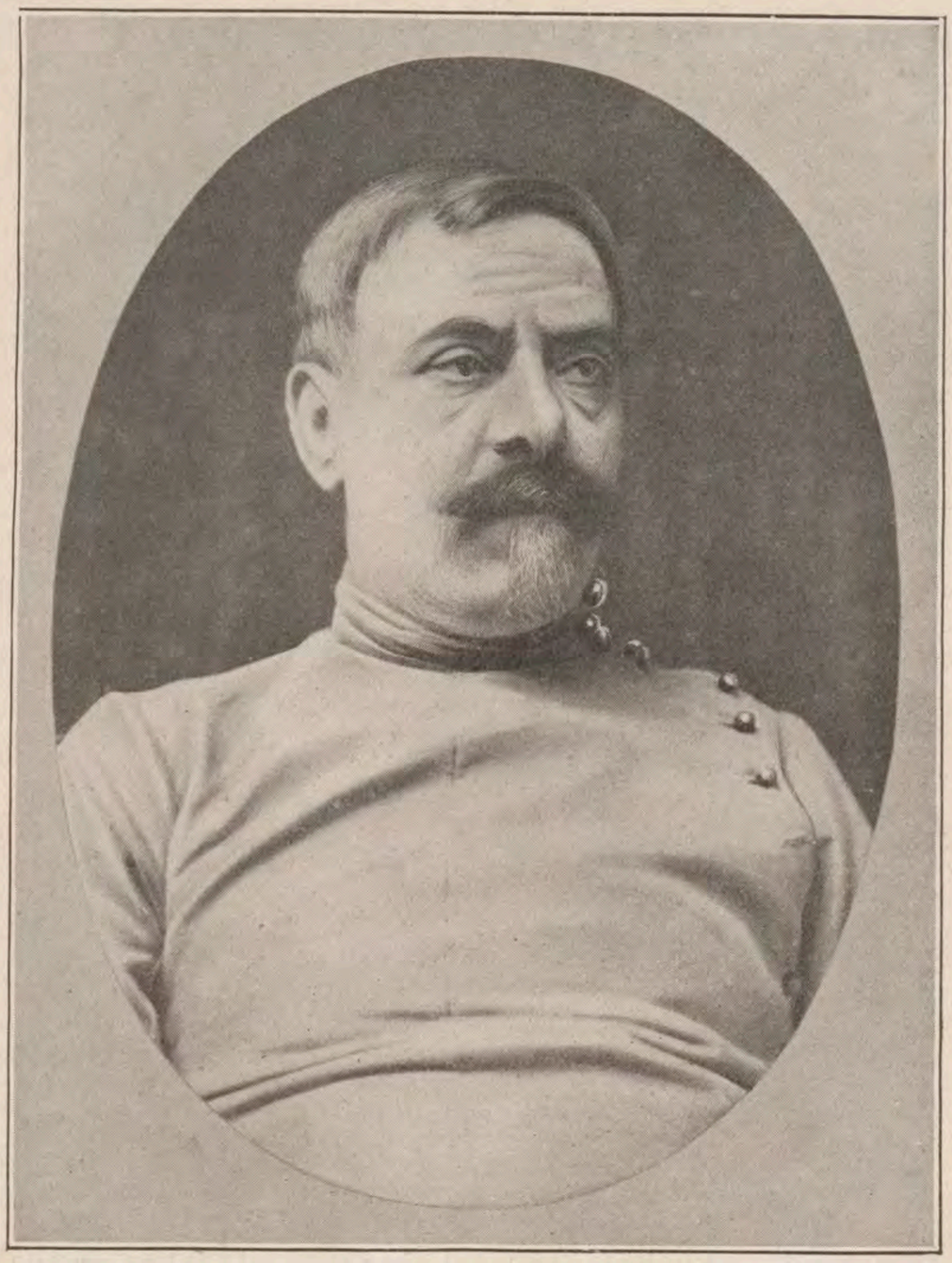
Par J. JOSEPH-RENAUD

MORT DE VIGEANT, OCTOGÉNAIRE. — LE CULTE DU FLEURET. — LE STYLE DE VIGEANT. — HISTOIRE D'UN DUEL FAMEUX. — VIGEANT ÉCRIVAIN.

PLUME et *fleuret !*... Lisez bien ! L'ombre de l'illustre maître me couvrirait d'anathèmes si j'écrivais : Plume et *épée !*... Dans la mémoire de nos jeunes escrimeurs, Vigeant ne sera qu'un vieux monsieur, qu'on ne voyait guère, dans les assauts publics, que tournant ostensiblement le dos aux assauts d'épée... Ah ! dès qu'une partie de fleuret commençait, il était tout enthousiasme !... Cette incompréhension de l'école moderne venue trop tard dans sa vie, ne doit pas marquer jusqu'à le défigurer, ce grand représentant de l'escrime française au XIX^e^ siècle qui joignait au prestige d'être un tireur et professeur fameux, celui d'être aussi un lettré et un écrivain de talent — de réel talent — membre titulaire de la Société des Gens de Lettres...

Né à Metz, le 6 janvier 1844, Paul-Arsène Vigeant fit des études complètes au collège de Rennes et s'engagea à 18 ans. Fait prisonnier à Thionville, en 1870, il échappa aux sentinelles boches qui le gardaient, aussi aisément que, sur la planche, il échappait à une « prise de fer », et il revint combattre en France...

Il faut être âgé pour se rappeler ses assauts. J'ai l'impression qu'il fut un grand tireur et que le souvenir de sa dernière rencontre avec Mérignac aîné, où il eut le désavantage, est trop resté dans la mémoire de ses contemporains. On dit qu'il avait une parade-riposte foudroyante, une sûreté de main exceptionnelle, mais que son allonge ne fut jamais rapide ni étendue... Comme professeur — de fleuret, bien entendu ! — il ne fut jamais contesté. Il forma un nombre considérable de brillants élèves. Cela, surtout au collège Stanislas et à l'école de la rue des Postes, car il n'avait pas, depuis longtemps, de salle personnelle...



Communiqué par M. Prat, maître d'armes à Monaco.

Vigeant, qui fut un des plus fameux escrimeurs français, vient de mourir à Beausoleil, suivant dans la tombe son ancien adversaire Rüe et son meilleur élève Kirchhoffer.

Il enseignait la méthode Jean-Louis, affirmait-il... Ses disciples avaient tous la main en pronation complète dans la parade de quarte et la retournaient en supination pour prendre cette sixte et ce contre de sixte qui constituaient l'important de leur défensive ; ils attaquaient avec grande retenue et étaient à craindre moins en ce qui concernait les attaques simples de vitesse et d'autorité que dans les complications de la phrase d'armes.

Le plus illustre fut Kirchhoffer, dont il est inutile de rappeler ici les prouesses, et qui devait entièrement à Vigeant ses belles qualités — créées et développées sur des moyens physiques médiocres... Une leçon donnée par le grand maître au célèbre gaucher, en la salle de celui-ci, toutes portes closes, était un admirable spectacle sportif et dont ceux qui l'ont contemplé garderont toujours le souvenir... Vigeant, qui haïssait le « jeu de terrain » faillit avoir un duel avec Mérignac aîné et en eut un avec Rüe...

Lorsque, pour son assaut de retraite, Mérignac se rencontra en match avec Camille Prévost, le fameux professeur du Cercle de l'Union Artistique, il récusa Vigeant que Prévost avait choisi comme juré. D'où échange de témoins... Mais les directeurs ecclésiastiques du collège Stanislas et de l'école de la rue des Postes avertirent Vigeant qu'ils n'admettaient l'escrime que comme sport et qu'ils ne pourraient continuer à lui confier leurs élèves s'il se battait en duel... L'intervention d'amis communs contribua à arranger cette affaire ; c'est avec Rüe, le plus étonnant tireur d'allonge dont on se souvienne, que Vigeant devait se battre quelques années plus tard...

Pini était venu à Paris pour se mesurer, en assaut, avec Rüe. Il alla rendre visite à Kirchhoffer, à la salle Jean-Louis, place Saint-Michel. et demanda au terrible petit gaucher de tirer quelques minutes avec lui. Au cours de ce rapide assaut de salle la lame de Kirchhoffer se brisa et le tronçon fit à Pini une blessure qui, sans être grave, l'empêcha de paraître contre Rüe en cette séance qui devait être sensationnelle.

Colère de Rüe qui, dans une lettre ouverte, reprocha à Vigeant d'avoir fait « entraîner » Pini contre lui par son élève gaucher Kirchhoffer et l'accusa d'avoir employé le même procédé contre Mérignac aîné lors de son assaut avec San Malato père.

Le reproche n'était pas sérieux ; les tireurs italiens ont toujours pu « parfaire leur condition » dans les salles parisiennes ; et la réciproque n'a jamais cessé d'exister pour nos tireurs en Italie !...

Mais certains communiqués à la presse, très maladroits et qui semblaient faire de la blessure de Pini un titre de gloire pour Kirchhoffer, rendirent l'affaire inarrangeable.

La rencontre eut lieu au champ de courses de Saint-Ouen. Rüe, gaucher, en pleine forme, semblait devoir dominer très aisément son adversaire qui, depuis de longues années, avait renoncé à l'assaut... Il n'en fut rien ; avec une vitesse et une mobilité de main merveilleuses, Vigeant parvint à gêner la formidable offensive de son adversaire, et faillit le toucher gravement à l'abdomen ; en parant, avec retard, un dégagement à la poitrine, il « se ramena » la pointe adverse au front, d'où une longue égratignure qui causa l'arrêt du combat...

Rüe est mort pendant les premiers mois de la guerre. Il avait pris sa retraite depuis quelques années, laissant à son fils sa salle de la rue Saint-Marc... Les tireurs actuels ignorent ce qu'est une vraie allonge. Le « jeu de poule » a développé les attaques en courant et la demi-allonge, mais a supprimé, ou presque, ces attaques simples partant de l'immobilité, dont Rüe était le grand maître. Ses coups droits, ses dégagés, étaient d'une sûreté et d'une vitesse inouïes.

Vigeant était beaucoup plus fier de ses livres que de ses assauts et de ses élèves. Il écrivait avec clarté et esprit, et sans rien, vraiment, qui « sentît l'amateur », des monographies de vieux maîtres de la Restauration et de l'Empire. Ses meilleures pages content les aventures, réelles ou fabuleuses, de l'illustre Jean-Louis, par exemple les trente duels soutenus — dit-on ! — par celui-ci, sans arrêt, contre trente maîtres d'armes italiens ou espagnols... Légende peut-être, mais si bien narrée !...

Il devint sociétaire des Gens de Lettres le 19 novembre 1883 sur un rapport très élogieux de M. Edouard Grimblot. Ses parrains étaient M. F. du Boisgobey et Albéric Second. Il reçut le ruban rouge en 1888 et cela autant comme écrivain que comme maître d'armes. Un grand banquet fut donné à cette occasion ; de fameux dramaturges, romanciers et poètes, y coudoyaient les meilleures lames de France. Ce fut le beau temps de Vigeant.

... Il avait survécu à presque tous ses amis et adversaires du monde des armes et s'y sentait très seul. Il trouvait un refuge dans les Belles-Lettres qu'il avait toujours préférées aux plus beaux assauts. Il s'est éteint à Beausoleil, paisiblement, peu à peu...

J. JOSEPH-RENAUD.

LE CHAMPION ROUTIER, FRANÇOIS FABER, MORT AU CHAMP D'HONNEUR

François Faber, qu'on avait surnommé le géant de Colombes, était Luxembourgeois. Mais, dès le début de la guerre, il tint à opter pour la France et s'engagea dans nos rangs. Il y devait mourir, tué par une balle ennemie, après s'être battu comme un « lion ». Voici quelques souvenirs de ses succès : 1. Au ravitaillement dans un contrôle; 2. Une étape du Tour de France; 3. Une réparation de pneumatique; 4. Dans l'Estérel; 5. Sur piste; 6. Dans Bordeaux-Paris; 7. Vainqueur dans le Tour de France; 8. Gagnant Paris-Roubaix.

L'ÉDUCATION PHYSIQUE FUTURE

Par Georges PRADE

L'ÉDUCATION PHYSIQUE OBLIGATOIRE ET POST-MILITAIRE. — PREMIER ET EXCELLENT CONTACT DU GOUVERNEMENT ET DE L'U. S. F. S. A. — L'AVENIR.

C'est une question qui est déjà familière à tous les lecteurs de la *Vie au Grand Air*. La guerre vient de lui donner une actualité nouvelle. Elle vient de souligner, impitoyablement, tous les défauts de préparation du matériel-homme, comme du matériel d'artillerie.

Au moment même où l'éducation athlétique recevait sur le front, de la part de tous les chefs sans exception, les plus brillants éloges, au moment où ses adeptes recevaient de tous côtés les félicitations, on s'apercevait, enfin, que les programmes officiels avaient simplement oublié de préparer physiquement les Français à être des soldats. Par bonheur, la qualité de la race est extraordinaire ; elle possède surtout une merveilleuse souplesse, elle répare vite le temps perdu. Mais une bonne *réparation* ne vaut jamais une honnête *préparation*, il importe qu'on en soit convaincu. Les programmes scolaires ne font à la gymnastique et aux sports aucune place sérieuse. On peut même dire que le sport est toléré plus qu'accepté. Il existe toujours un fameux article du Code civil qui rend le proviseur ou le chef d'institution responsable des accidents survenus à ses élèves, lorsqu'ils sont à l'intérieur de l'école ou du lycée. Et ce n'est pas sans un certain étonnement, il y a quelques mois à peine, en pleine guerre, au moment où les lycéens d'aujourd'hui sont en passe de devenir les soldats de demain, que nous avons vu les tribunaux condamner encore un directeur d'école dont l'un des élèves s'était cassé le bras, en jouant aux échasses dans la cour. En pleine bataille de Verdun ! Un bras cassé ! Songez donc ! Le résultat ne s'est pas fait attendre, on a supprimé les jeux. Quand viendra le moment, on s'apercevra, comme pour les classes 16 et 17, que ces jeunes gens sont insuffisamment préparés, qu'ils n'ont pas tous le poids, ni surtout le poids musculaire indispensable pour faire immédiatement un soldat. A ce moment-là, il restera six mois pour tout leur apprendre, et l'on se trouvera en présence du dilemme suivant : ou tenter de tout leur enseigner à la fois, gymnastique, sports, tir, instruction militaire, spécialités techniques, ce qui aboutira nécessairement à les claquer complètement, ou bien les envoyer au front insuffisamment préparés.

La nécessité s'impose donc, non seulement d'encourager le sport, mais encore de l'organiser pour lui, de prévoir, par avance, un vaste programme, qui prenne nos fils aussitôt qu'ils sont aptes à fournir un effort, raisonné et gradué, qui les amène progressivement, à travers l'école, puis à travers les sociétés athlétiques, jusqu'au régiment.

L'éducation athlétique militaire doit donc être simplement le troisième chapitre d'une œuvre d'ensemble, d'une formation athlétique générale, dont les périodes scolaire et postscolaire constituent les deux premiers.

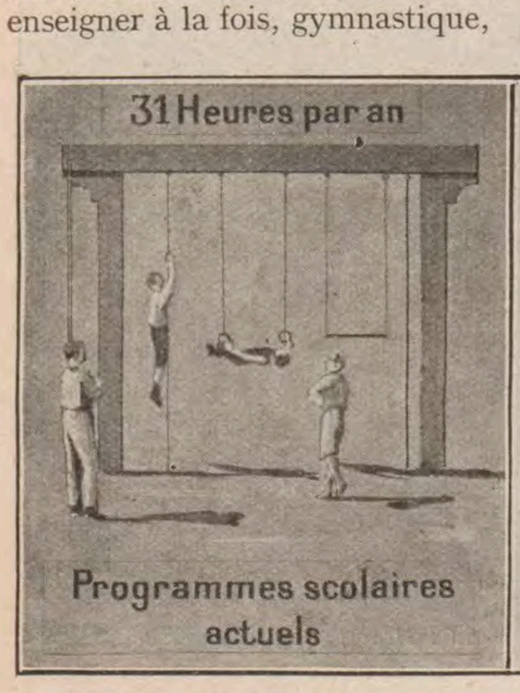
La dernière partie, aussi nécessaire que les précédentes, sera l'éducation athlétique postmilitaire, qui, à sa sortie du régiment, suivra l'homme dans les sociétés athlétiques et lui permettra de conserver, pour son pays, le plus longtemps possible, ses qualités ainsi acquises par une longue et continuelle préparation. N'oublions pas, en effet, que la réserve et la territoriale forment à l'heure actuelle les 4/5 de notre armée.

Il n'est pas douteux que dans la guerre moderne, plus encore peut-être que dans les guerres précédentes, le soldat doit être non pas à proprement parler, un athlète, car un athlète est un prix de concours général, un être d'exception, peu utilisable, s'il est trop spécialisé, mais un être capable d'un effort physique varié, tantôt bref et violent, tantôt lent et long. Il doit posséder un cerveau rompu aux décisions physiques rapides qui peuvent, à certains moments, lui sauver la vie, et conserver un combattant au pays; il doit avoir l'âme fortement trempée, devant le péril, devant la douleur, devant l'inconnu. Il doit avoir l'habitude de l'obéissance physique immédiate, et compréhensive des volontés du chef. Il doit posséder déjà une âme prête à savoir commander parce qu'elle a su obéir. Le soldat d'aujourd'hui, au milieu de cette effroyable moisson d'hommes, est souvent le chef de demain. Or, quelles que soient les qualités d'une race, de pareils dons ne se retrouvent pas dans tous ses enfants. Ils ne se retrouvent surtout pas aux mêmes degrés, ils sont indéfiniment perfectibles, et toute amélioration est un gain pour la valeur de cet effort commun qui constitue la force offensive d'une armée.

Il était impossible que la consécration de l'expérience portant sur des millions d'hommes ne mît pas en lumière ces vérités profondes et si longtemps méconnues.

On a dû tout d'abord s'occuper de la préparation physique des classes 1916 et 1917. Les écoles militaires, Joinville, Saint-Cyr, Saint-Maixent, ont depuis longtemps envoyé au front tous les moniteurs. Il a donc fallu s'adresser à des éléments civils pour la fondation des cadres d'enseignement physique nécessaires. Les meilleurs de ces éléments étaient eux-mêmes au front. L'armée française comptait en effet 400.000 jeunes gens appartenant ou ayant appartenu à l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques. Heureusement, l'on a pu compter sur les hommes ayant dépassé l'âge, sur les blessés, sur les malades.

Les autorités militaires et civiles l'ont compris. Sur l'initiative de notre excellent confrère et ami, M. Frantz-Reichel, mobilisé comme lieutenant d'infanterie sur la Meuse, et qui ne pouvant suivre lui-même ses démarches m'avait demandé de bien vouloir le remplacer en l'occurrence, l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques, d'abord, et à sa suite le Comité National des Sports, représenté par son président le comte Clary, ont entamé une série de démarches qui ont abouti à de premiers et précieux résultats. Une première délégation, composée de MM. Mamelle, Cdt. Valette, Spitzer, M. Frantz-Reichel, de passage à Paris, en permission, et moi-même, avons entamé avec la direction de l'infanterie, des pourparlers, assez laborieux, auxquels la haute autorité du comte Clary, de M. Mérillon, est venue nous apporter un précieux secours. Il a décidé que les écoles



Les programmes scolaires qui sont encore actuellement en vigueur ne prévoient que 31 heures d'exercices physiques par an. Encore s'agit-il le plus souvent d'exercices aux agrès qui s'adressent surtout à des enfants ou des jeunes gens déjà développés.

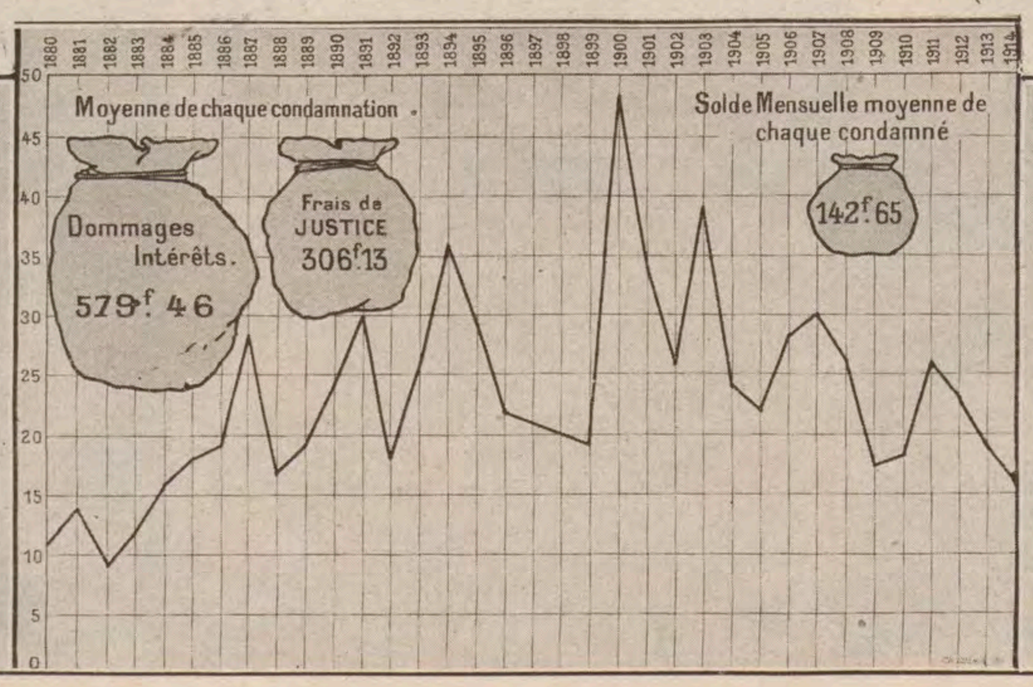


Diagramme des accidents de jeu arrivés à des écoliers et ayant donné lieu à des procès civils intentés par des parents à des directeurs ou professeurs ou à des maîtres depuis 1880, date approximative de l'entrée à l'école de la plus vieille classe actuellement mobilisée: 1888. Le total des dommages-intérêts a été de 434.453 fr. 92; celui des frais de justice, de 230.219 fr. 76; or, la moyenne rigoureusement établie de la solde mensuelle des « condamnés » n"est que de 142 fr. 65.

Les nouveaux programmes projetés comprendraient 13 heures d'exercices physiques par semaine, soit 520 heures par an, au lieu de 31 comme cela se produit aujourd'hui encore. Bien entendu, ces 520 heures seront en partie consacrées à la gymnastique éducative.

de Saint-Cyr, de Joinville, de Saint-Maixent seraient pourvues d'instructeurs spéciaux d'éducation physique, et l'U. S. F. S. A. a été chargée de constituer la liste et de prendre la responsabilité entière pour deux de ces trois écoles, Joinville et Saint-Maixent. Elle a mis à la disposition du ministre, et par son intermédiaire, des commandants de Corps d'armée, à l'intérieur ses Comités régionaux. Premier pas, pas immense, puisque pour la première fois, officiellement, et par une lettre adressée à l'Union, le ministère de la Guerre a fait appel à son concours pour l'éducation physique de l'armée.

Ainsi s'est trouvé jeté le premier pont entre les organisations privées et l'armée française. Une Commission ayant été prévue, d'accord avec les deux ministères de la Guerre et de l'Intérieur, nous rendîmes une visite à M. Malvy, et nous lui soumîmes le projet de profiter de l'occasion pour unifier, généraliser et rendre obligatoires les méthodes d'éducation physique, depuis l'école jusqu'au régiment. M. Malvy fit un accueil excellent au projet, et quelques jours après, nous nous retrouvions à l'Instruction publique, où, sur l'initiative de M. Painlevé, on prépare un projet général d'instruction et d'éducation postscolaire. Là, nous trouvâmes des esprits enthousiastes de ce projet d'ensemble, et il fut entendu qu'une pareille refonte de l'éducation physique en France devait porter sur les points suivants que l'on peut aujourd'hui considérer à peu près comme acquis :

I. — L'éducation physique forme un tout, allant de l'école jusqu'après le régiment. Elle doit donc constituer, comme un programme d'étude, une série d'exercices, suivant l'enfant, le jeune homme, le soldat et l'homme, avec les mêmes principes généraux, aux divers âges de sa vie.

II. — A côté de la gymnastique proprement dite, le sport athlétique trouvera sa place, et une place très importante, dans cette éducation. Les méthodes pédagogiques didactiques et purement démonstratives ne conviennent pas à notre tempérament national. Il faut faire intervenir l'élément lutte et mesure directe, qui à elles seules constituent l'idée même de sport.

III. — Dans ces quatre stades, deux doivent être réglés par l'Etat, l'école et le régiment. Pour les deux autres périodes, postscolaire et postrégimentaire, l'Etat fera appel aux Sociétés d'Education physique. L'organisation éclectique du Comité National des Sports, qui groupe toutes les Fédérations et comprend 2 millions d'adhérents, lui donne seule en France une base sérieuse, suffisante, et générale d'action sur le pays.

IV. — L'éducation physique, à l'école comme au régiment, doit être non seulement permise, non seulement favorisée, non seulement dégagée de toutes les entraves judiciaires de responsabilités, mais rendue obligatoire.

L'Etat a besoin des corps comme des cerveaux. Il n'est pas admissible que dans un pays de faible natalité comme le nôtre, ayant des ennemis à population plus nombreuse, l'Etat n'emploie pas toute son autorité, toute sa légalité, à créer, par une éducation physique obligatoire, le plus grand nombre possible de combattants. L'instruction obligatoire a réduit le nombre des illettrés. L'éducation physique obligatoire réduira le nombre des réformés, et permettra l'appel anticipé des classes nécessaires au jour du danger. Il ne s'agit pas de former des athlètes, pas plus que l'instruction obligatoire n'avait la prétention de former des savants. Mais le pays, qui assure à chacun de nous un minimum de sécurité, de civilisation, a le droit d'exiger, si l'on veut être défendu par lui, et par ceux qu'il appelle à nous défendre, de commencer par nous soumettre à la meilleure préparation physique capable de nous amener, nous-mêmes, à prendre une place effective parmi ses défenseurs.

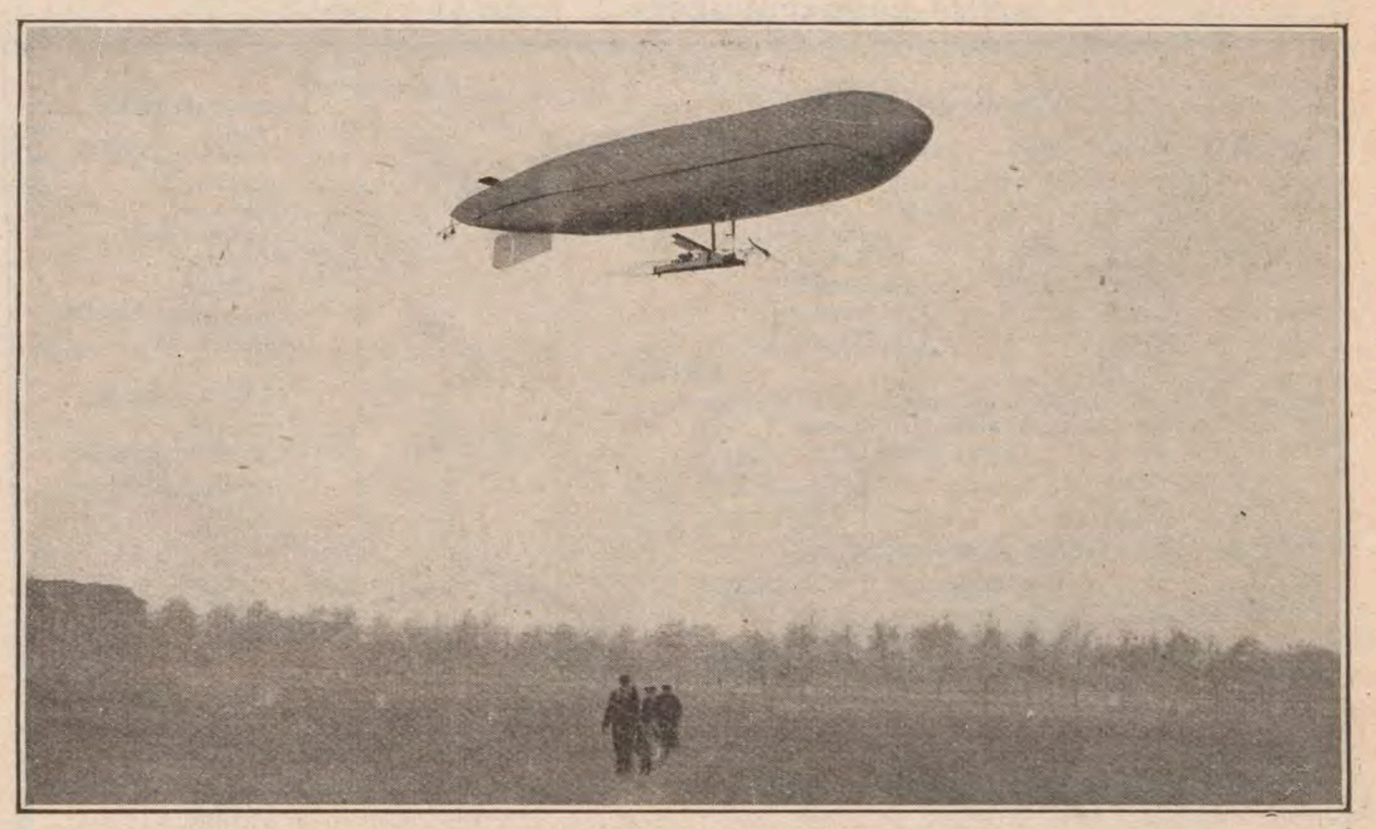
GEORGES PRADE.

LES PROFITS ET PERTES DES ZEPPELINS

Par J. M.

LES zeppelins sont surtout connus du public par leurs crimes et leurs lâches agressions à la faveur de la brume. Chaque fois que quelques sinistres rigides sont venus sur la capitale, aussitôt la majorité du public s'est attendrie, puis a réclamé des représailles. Elle s'étonnait de ne pas voir dans notre cinquième arme des dirigeables capables de rivaliser avec les hiboux du comte Zeppelin. Elle n'avait pas tout à fait tort de se plaindre. Il est, en effet, légèrement décevant de constater que la France, patrie du dirigeable, se soit laissée distancer par l'Allemagne qui, en volant les plans de l'Alsacien Spiess, établis en 1873, a réussi à doter son armée d'un engin redoutable. Les rigides actuels, ne l'oublions pas, ne ressemblent en rien à ceux d'avant la guerre qui, déjà, pouvaient tenir l'air plus

LES DEUX FACES DE LA QUESTION. — LES ZEPPELINS SONT MÉPRISABLES ET ENVIABLES.



Si nos dirigeables n'ont pas suivi l'exemple des zeppelins en allant assassiner femmes, vieillards et enfants, ils n'en ont pas moins accompli de bonne besogne, mais une besogne strictement militaire.

58 ZEPPELINS PERDUS

	1914.	
Août . . .	6.	Un zeppelin abattu près de Liége.
—	8.	Le caporal aviateur Finck détruit un zeppelin dans un hangar de Metz.
—	19.	Deux zeppelins abattus par la tempête.
—	22.	Le Z.-8 abattu par les canons entre Celle et Badonviller.
—	29.	Un zeppelin détruit à Mlawa par les canons russes.
Septembre	6.	Un zeppelin pris par les Russes à Seradz.
—	28.	Un zeppelin abattu par les canons russes et capturé à Modlin.
Octobre .	11.	L'aviateur anglais, lieutenant Marix, détruit un zeppelin dans le hangar de Dusseldorf.
—	14.	Un zeppelin capturé près de Varsovie.
Novembre.	15.	Un zeppelin abattu par la tempête près de Maëstricht.
—	21.	Attaque des hangars de Friedrichshafen : destruction d'un zeppelin achevé et d'un autre presque terminé.
	1915.	
Janvier. .	23.	Un zeppelin sombre en mer, sous les yeux de pêcheurs de Nordwick.
Février. .	6.	Un zeppelin sombre en mer du Nord en revenant d'Angleterre.
—	16.	Le L.-3 (1) échoue aux îles Fanoë.
—	17.	Le L.-4 à la dérive : l'équipage saute sur les brisants de Bœrsmose (Jutland), sauf 4 membres qui vont se perdre avec le ballon.
—	26.	L'ouragan emporte dans l'Adriatique un zeppelin de Pola.
Mars. . .	3.	Zeppelin abattu par la tempête près de Cologne.
—	5.	Le L.-9 perdu en mer à 20 milles de la baie de Wimereux.
—	6.	Le L.-8, à la dérive, s'accroche dans les arbres et s'abat à Tirlemont.
—	21.	Un zeppelin venu sur Paris, touché par les canons, s'écrase après avoir franchi les lignes.
—	28.	Un zeppelin détruit par la tempête.
Avril. . .	12.	Un zeppelin touché par les canons d'Ypres s'abat sur le canal de Bruges à Gand.
—	18.	Un zeppelin détruit dans les hangars de Metz.
—	19.	Un zeppelin détruit par un aviateur anglais dans le hangar de Gontrode.
—	28.	Le capitaine Happe met 2 zeppelins à mal à Friedrichshafen.
Mai. . . .	10.	Un zeppelin abattu entre Bruxelles et Gand.
—	21.	Un zeppelin s'échappe de Kœnigsberg et se perd dans la mer.
—	26.	Un zeppelin, canonné en Angleterre, tombe au large d'Héligoland.
Juin . . .	7.	Le L. Z-38 incendié dans le hangar d'Evere par les lieutenants Wilson et Mills.
—	7.	Le L. Z.-37 abattu par Warneford.
—	19.	Le L. Z.-4 disparu, selon l'aveu de l'agence Wolff.
—	22.	Un zeppelin prend feu près de Zeebrugge.

(1) Ancien recordman de la hauteur avec 3.125 mètres (16 mai 1914), il avait tenu l'air pendant 35 heures sans escale en juin 1914.

Juillet . .	2.	Un zeppelin explose à Bruxelles.
—	9.	Un zeppelin s'abat près de Gand.
Août . . .	9.	Un zeppelin abattu par les canons et les avions après un bombardement en Angleterre.
Novembre	6.	Un zeppelin explose à Poix-Saint-Hubert.
—	15.	Un zeppelin incendié par les canons à Grodno (Russie).
—	17.	Le Z. nº 368 éclate près de Hambourg.
—	18.	Le Z.-18 explose à Tondern (Schleswig).
—	27.	Un zeppelin détruit à Bitterfeld.
Décembre.	17.	Un zeppelin explose près de Namur.
		1916.
Janvier. .	8.	Un zeppelin détruit par la tempête.
—	18.	Deux zeppelins atteints par les canons, près de Reims, se brisent à l'atterrissage.
—	30.	Un zeppelin, retour de Paris, détruit à l'atterrissage à Mainvault, près d'Ath (Belgique).
—	31.	Le L.-19 perdu dans la mer du Nord.
Février. .	16.	Le L. Z.-20 à la dérive dans la mer du Nord.
—	21.	Le L. Z.-77 abattu à Revigny.
—	21.	Un zeppelin tombé dans la plaine de Dausseulx.
Mars . . .	8.	Un zeppelin avarié ne rentre pas d'un bombardement de l'Angleterre.
—	31.	Le L.-15 abattu en mer.
Avril . . .	6.	Le lieutenant aviateur russe Barbass abat un zeppelin.
—	8.	Un zeppelin tombe près de Marchovelette-lez-Namur.
Mai . . .	3.	Le L.-20 tombe près de Stavanger (Norvège).
—	4.	Le L. Z.-85 abattu près de Salonique.
—	5.	Le L.-7 détruit par des navires anglais près du Schleswig.
—	14.	Un zeppelin à la dérive au large de la côte O. de Norvège.

Ces deux tableaux sont en somme le *doit* et l'*avoir* des zeppelins depuis le début de la guerre. Ce bilan lugubre prouve mieux que toute discussion que les dirigeables assassins sont aussi des instruments de suicide.

LEURS BOMBARDEMENTS = 1.596 VICTIMES

			1914.	
Août . . .	24.	Bombardement d'Anvers		26 morts et blessés.
—	29.	—	de la gare de Mlawa	23 morts.
Septembre .	1.	—	d'Anvers	10 biessés.
—	25.	—	d'Ostende	0 victime.
—	28.	—	de Varsovie	3 blessés.
—	29.	—	de Bielostock	11 écoliers tués.
Novembre .	24.	—	de Varsovie	0 victime.
—	25.	—	de Plock	0 victime.
Décembre. .	22.	—	de Varsovie	90 morts, 50 blessés.
—	25.	—	de Nancy	2 morts.
			1915.	
Janvier. . .	19.	1er bombardement de l'Angleterre		4 morts, 9 blessés.
Février. . .	22.	Bombardement de Calais		5 morts.
Mars	17.	—	de Calais	8 morts, 9 blessés.
—	21.	—	de Paris	1 mort, 7 blessés.
—	26.	—	de Lovitza	?
Avril	11.	—	de Nancy	0 victime.
—	12.	—	de Bailleul	4 morts.
—	14.	2e bombardement de l'Angleterre		0 victime.
—	15.	3e —	—	0 victime.
—	20.	Bombardement de Créchanow		0 victime.
—	30.	4e bombardement de l'Angleterre		0 victime.
Mai.	10.	5e —	—	2 morts.
—	17.	6e —	—	2 morts, 11 blessés.
—	17.	Bombardement de Calais		4 morts.
—	26.	7e bombardement de l'Angleterre		3 morts.
—	31.	8e —	—	7 morts.
Juin	4.	9e —	—	0 victime.
—	6.	10e —	—	24 morts, 40 blessés.
—	15.	11e —	—	16 morts, 40 blessés.
Août	7.	Bombardement d'un train sanitaire en Russie		3 morts.
—	7.	—	à Siedletz (Russie)	30 morts.
—	9.	—	de Bielostock	1 mort, 1 blessé.
—	9.	12e bombardement de l'Angleterre		14 morts, 14 blessés.
—	12.	13e —	—	6 morts, 23 blessés.
—	17.	14e —	—	10 morts, 36 blessés.
Septembre .	7.	15e —	—	17 morts, 39 blessés.
—	8.	16e —	—	38 morts, 124 blessés.
—	11.	17e —	—	0 victime.
—	12.	18e —	—	0 victime.
—	13.	19e —	—	0 victime.
Octobre. . .	3.	Bombardement de Châlons-sur-Marne		0 victime.
—	12.	—	de la région de Dwinsk	0 victime.
—	13.	—	de Château-Thierry	0 victime.
—	13.	20e Bombardement de l'Angleterre		56 morts, 114 blessés.
—	15.	Bombardement de la région de Dwinsk		victimes allemandes (1).
—	15.	—	de Minsk	0 victime.
—	23.	—	de Rig	?
—	26.	—	d'Epernay	0 victime.
			1916.	
Janvier. . .	29.	Bombardement de Paris		26 morts, 32 blessés.
—	30.	—	des environs de Paris	0 victime.
—	31.	21e bombardement de l'Angleterre		61 morts, 101 blessés.
—	31.	Bombardement de Salonique		18 morts, 37 blessés.
Février. . .	1.	—	du charbonnier anglais *Frantz Eischer*	13 morts.
Mars	5.	22e bombardement de l'Angleterre		13 morts, 32 blessés.
—	7.	Bombardement de Revigny		0 victime.
—	7.	—	de Minsk	?
—	17.	—	de Kara-Buru, par Salonique	0 victime.
—	19.	23e bombardement (avorté) de l'Angleterre		0 victime.
—	31.	24e —	de l'Angleterre	43 morts, 66 blessés.
Avril	1.	25e —	—	16 morts, 100 blessés.
—	2.	26e —	—	10 morts, 11 blessés.
—	3.	Bombardement de Dunkerque		2 morts, 4 blessés.
—	2.	27e bombardement (avorté) de l'Angleterre		0 victime.
—	5.	28e —	de l'Angleterre	1 mort, 9 blessés.
—	24.	29e —	—	1 blessé.
—	25.	30e —	—	0 victime.
—	25.	Bombardement de la région d'Etaples		2 blessés.
—	26.	31e bombardement de l'Angleterre		0 victime.
—	26.	Bombardement de Gatzvichi (Russie)		?
—	28.	—	de Rienitza (Russie)	?
Mai	2.	32e bombardement de l'Angleterre		17 morts, 44 blessés.
—	3.	33e bombardement de l'Angleterre		0 victime.

(1) Le zeppelin a fait tomber presque tout son chargement de projectiles dans les retranchements allemands, causant des pertes graves et provoquant une panique.

de trente heures sans escale et possédaient un rayon d'action considérable. Depuis, ils ont progressé sous le rapport de la vitesse (85 kilomètres à l'heure environ), de la montée (4.000 mètres), et de la faculté d'évoluer par mauvais temps : vent, brume et même pluie. Certes, ce n'est pas et ce ne sera jamais l'appareil idéal. Il restera toujours le moyen de locomotion transitoire entre le ballon libre et l'avion, mais il faut avouer qu'il a au moins un avantage sur l'aéroplane, c'est de pouvoir voler quand celui-ci est obligé de rester au sol, c'est-à-dire quand il y a de l'épais brouillard. Et c'est une raison pour laquelle nous devons regretter de ne pas avoir de ces mastodontes coûteux, incommodes et fragiles. Si nous en possédions, c'est par eux, par eux seuls que nous pourrions faire la chasse aux agresseurs lorsque le ciel disparaît à nos yeux et que l'espace semble un couvercle empli de coton qui se referme sur la terre. Quand les avions s'avouent vaincus et que les zeppelins sentent la voie ouverte, c'est par des rigides qu'ils devraient être accueillis dans l'air. Mais nous avons dédaigné cette fabrication, nous en sommes restés au type souple qui, à part quelques bombardements militaires effectués de loin en loin par de trop rares équipages, ne nous a prouvé qu'une chose, c'est qu'il était bien inutile et fou de dépenser tant d'argent et d'immobiliser tant d'hommes pour une arme qu'une escadrille remplace combien avantageusement.

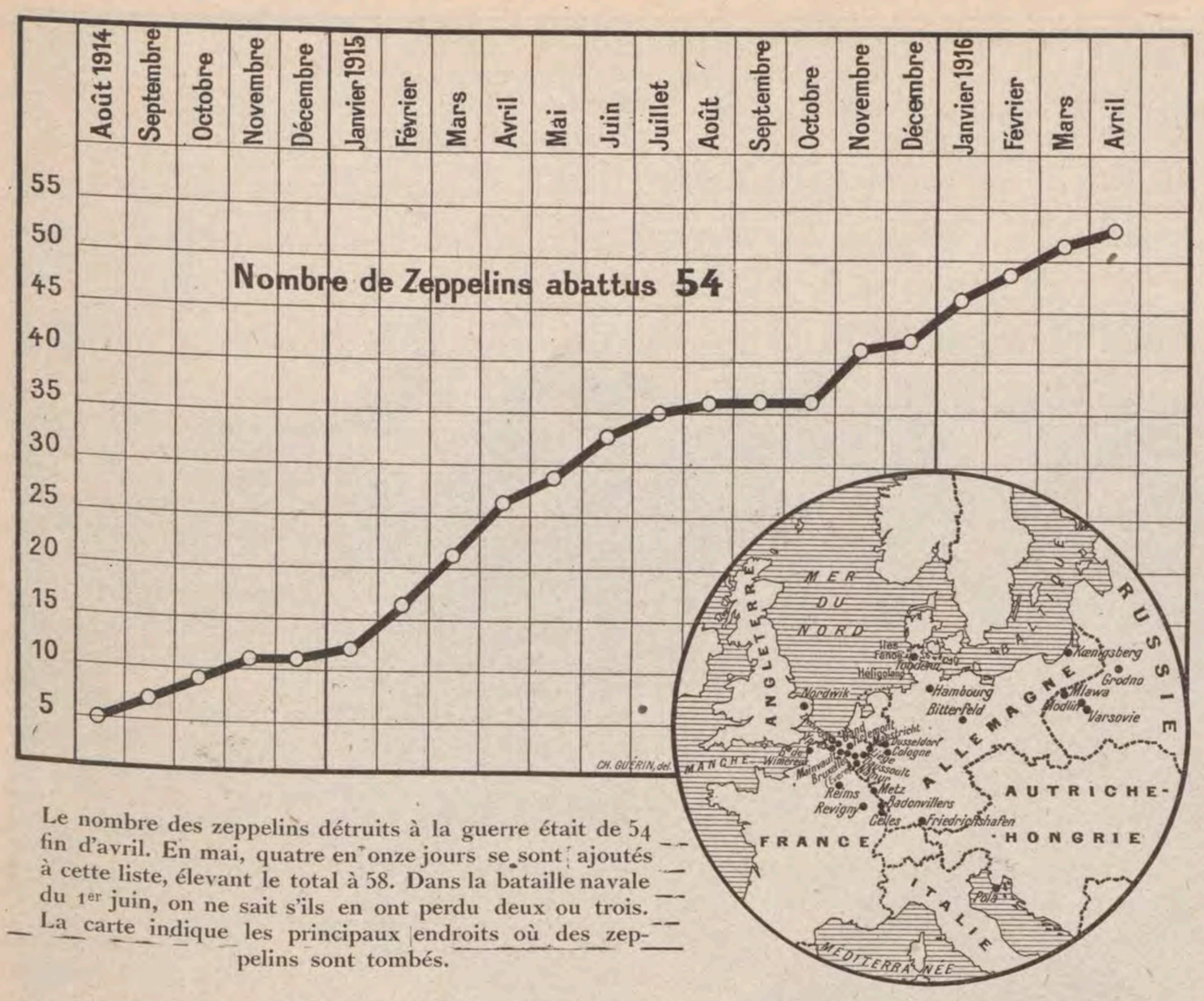
Il fallait ou bien abandonner complètement le moins lourd que l'air, ou bien mettre à contribution le génie de nos inventeurs pour rivaliser avec les zeppelins. Notre imprévoyance nous ayant empêché de réussir ceci, nous aurions dû faire cela. Il est trop tard maintenant et ceux qui prophétisaient avant la guerre en se basant sur la logique la plus stricte, triomphent une fois de plus, mais avec tristesse, je le reconnais.

Oui, les zeppelins que nous aurions seraient employés comme gardes champêtres des nues et non pour aller semer la mort parmi les femmes et les enfants en Allemagne. Je sais bien que ce service, où il y a pas mal de morte-saison, serait d'un prix peu en rapport avec les résultats obtenus, mais j'indique ce procédé simplement comme le seul capable d'avoir une efficacité contre une attaque tentée par le brouillard. Il est vrai que, dans ce cas-là, les rigides allemands sont peu redoutables puisqu'ils lancent leurs projectiles au jugé en se basant sur le point, qui commet fatalement des erreurs de plusieurs kilomètres en direction. L'attaque de Paris, le 30 janvier, en est une preuve flagrante.

LE BILAN D'UNE CAMPAGNE AÉRIENNE

Si l'on s'en rapporte aux seuls voyages destinés à frapper les imaginations, c'est-à-dire les attaques de villes ouvertes, on peut, sans hésiter, affirmer que les zeppelins sont presque plus meurtriers pour leurs équipages que pour ceux qu'ils cherchent à atteindre. On s'en rendra compte en consultant le tableau ci-joint qui, selon nous, doit être le plus complet qu'on puisse établir. Je l'ai dressé au moyen de documents multiples me permettant d'affirmer son exactitude.

Nous obtenons ainsi un total de 58 zeppelins détruits depuis le début de la guerre. On peut, d'autre part, admettre que dix autres dirigeables au minimum ont dû être victimes d'accidents au cours de leur entraînement à l'intérieur, sans compter ceux qui ont été touchés dans des raids et que les Allemands ont réussi à dissimuler. Un exemple nous permet de faire cette supposition : un ingénieur suédois, qui a fait à l'école de Johannisthal un séjour de quatre mois, n'a-t-il pas déclaré qu'un zeppelin y avait été



Le nombre des zeppelins détruits à la guerre était de 54 fin d'avril. En mai, quatre en onze jours se sont ajoutés à cette liste, élevant le total à 58. Dans la bataille navale du 1er juin, on ne sait s'ils en ont perdu deux ou trois. La carte indique les principaux endroits où des zeppelins sont tombés.

complètement détruit et que l'équipage entier avait été tué, mais qu'interdiction avait été faite de parler de cet accident ?

Deux documents en outre permettent d'affirmer l'exactitude de ces chiffres. D'après une source sûre, on affirmait à Friedrichshafen que, selon l'état-major général allemand, 38 zeppelins et 9 parseval avaient été perdus au cours de la première année de la guerre, alors que notre total ne comprend que 33 rigides. « Depuis le 1er août, ajoutait-on le 14 octobre, on est sans nouvelles de 2 zeppelins et d'un parseval. Le plus grand nombre de ces dirigeables a été détruit par les canons des Alliés, les autres par accidents d'atterrissage. »

Une autre information allemande, plus modeste, avouait au 3 avril dernier la perte de 47 zeppelins et 368 avions, représentant la disparition de 1.400 soldats composant les équipages. Quant à l'Autriche, elle avait perdu tous ses dirigeables et 148 aéroplanes.

On voit que ce bilan n'est pas encourageant.

Voyons maintenant l'importance, en consultant le second tableau, des résultats obtenus dans les attaques portées par ces apaches aériens.

Cette statistique montre qu'en 1914 il y eut 10 bombardements pour 215 victimes ; en 1915, 38 pour 722, dont deux agressions dont on ne connut pas les résultats. Pour les cinq premiers mois de 1916, le bilan est de 24 attaques pour 659 tués ou blessés, dont deux bombardements dont on ignore les victimes.

Le pourcentage est donc de 21,5 victimes par bombardement en 1914, 19 en 1915, et 27,5 pour les cinq premiers mois de 1916. Dans ces chiffres, l'Angleterre figure pour 1.113 victimes en 29 bombardements, sur un total de 1.535 en 68 agressions.

En nous basant sur un équipage minimum de 20 aéronautes par zeppelin perdu nous arrivons au total de 1.160 Allemands victimes de leurs instruments de crimes, sans oublier les 87.000.000 de francs de construction de l'ensemble des unités disparues, les gonflements à raison de 60.000 francs l'un et les frais de hangars.

Lorsqu'on compare ces diverses statistiques, n'est-on pas obligé de convenir que pour assassiner des femmes, des vieillards et des enfants, l'Allemagne fait là des dépenses peu en rapport avec les résultats obtenus ?

Il est à remarquer que lors de leurs dernières incursions, les pirates du comte Zeppelin ont trouvé de la part des canons une riposte qui leur a prouvé que les artilleurs commençaient à pointer avec précision.

On se souvient de la chute du L. Z.-77 abattu à Revigny le premier jour de l'offensive allemande contre Verdun. Depuis, presque à chaque randonnée sur l'Angleterre, a répondu un semblable résultat. De même à Salonique. Il faut bien se dire en effet qu'une masse aussi imposante que celle d'un zeppelin constitue une cible facile à atteindre une fois qu'elle a été prise dans les faisceaux lumineux des projecteurs qui l'aveuglent.

Seule la brume peut dissimuler la carcasse lugubre, mais si elle permet d'opérer avec une relative sécurité, elle empêche toute besogne efficace, si tant est qu'on puisse employer le mot « efficace » quand il s'agit d'un raid de zeppelins. Les bombes sont lancées de-ci de-là sans méthode, sans point de repère, par approximation uniquement. Il en résulte que la plupart du temps ce sont les champs qui ont à se plaindre d'une agression coûteuse, dangereuse et d'un rendement absolument nul. Et quand il y a des dégâts ou des victimes, les uns et les autres n'ont aucun rapport avec l'armée. Au point de vue effets militaires, on peut inscrire en face de ce mot sur le grand livre des zeppelins un « kolossal » zéro.

LE ZEPPELIN ÉCLAIREUR DE LA FLOTTE

Mais alors en quoi pouvons-nous envier les zeppelins ?

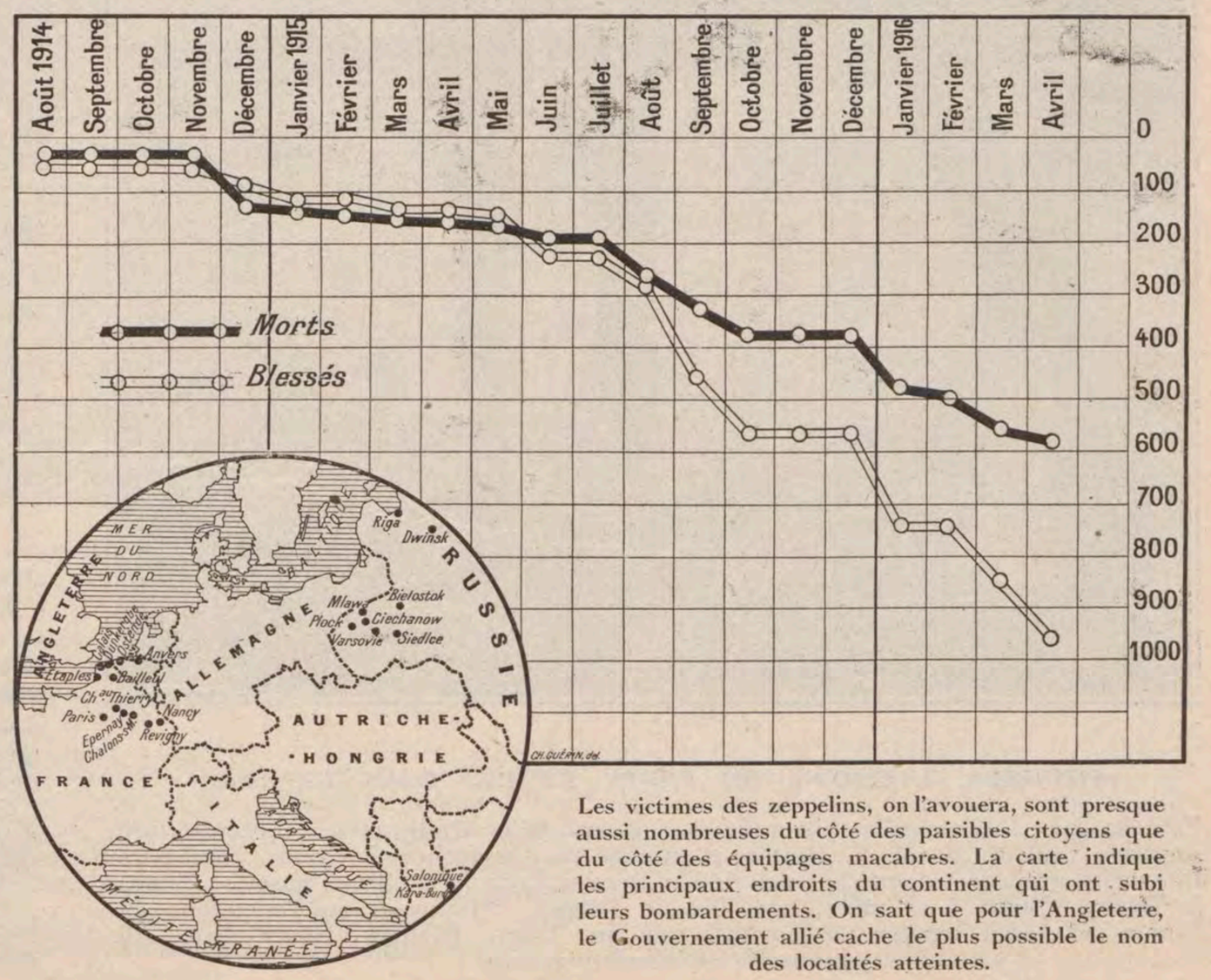
C'est comme éclaireur maritime que les rigides rendent de réels services. Grâce au rayon d'action qu'ils possèdent maintenant, grâce à la prodigieuse visibilité que l'on a d'en haut pour ce qui se passe sur l'eau ou dessous, les dirigeables peuvent tenir la flotte au courant de tous les préparatifs de l'adversaire. Ils évaluent les forces, remplissent le rôle de contre-torpilleurs et, le cas échéant, lancent des bombes sur les assaillants. Ils sont les yeux de la marine. Cette mission strictement militaire à laquelle ils auraient dû se borner si les exploits des Bonnot et Garnier ne les avaient pas engagés à faire mieux dans le domaine du crime, a déjà permis aux zeppelins de sauver à maintes reprises la flotte ennemie.

Le dirigeable qui, sur terre, ne vaudra jamais une escadrille d'avions pour l'efficacité du travail de bombardement, détient un grand avantage au point de vue maritime : nul hydravion ne peut opérer avec l'aisance d'un zeppelin. Et si, dans la bataille navale de la mer du Nord, l'ennemi n'a pas subi un écrasement absolu, c'est uniquement grâce à ses zeppelins.

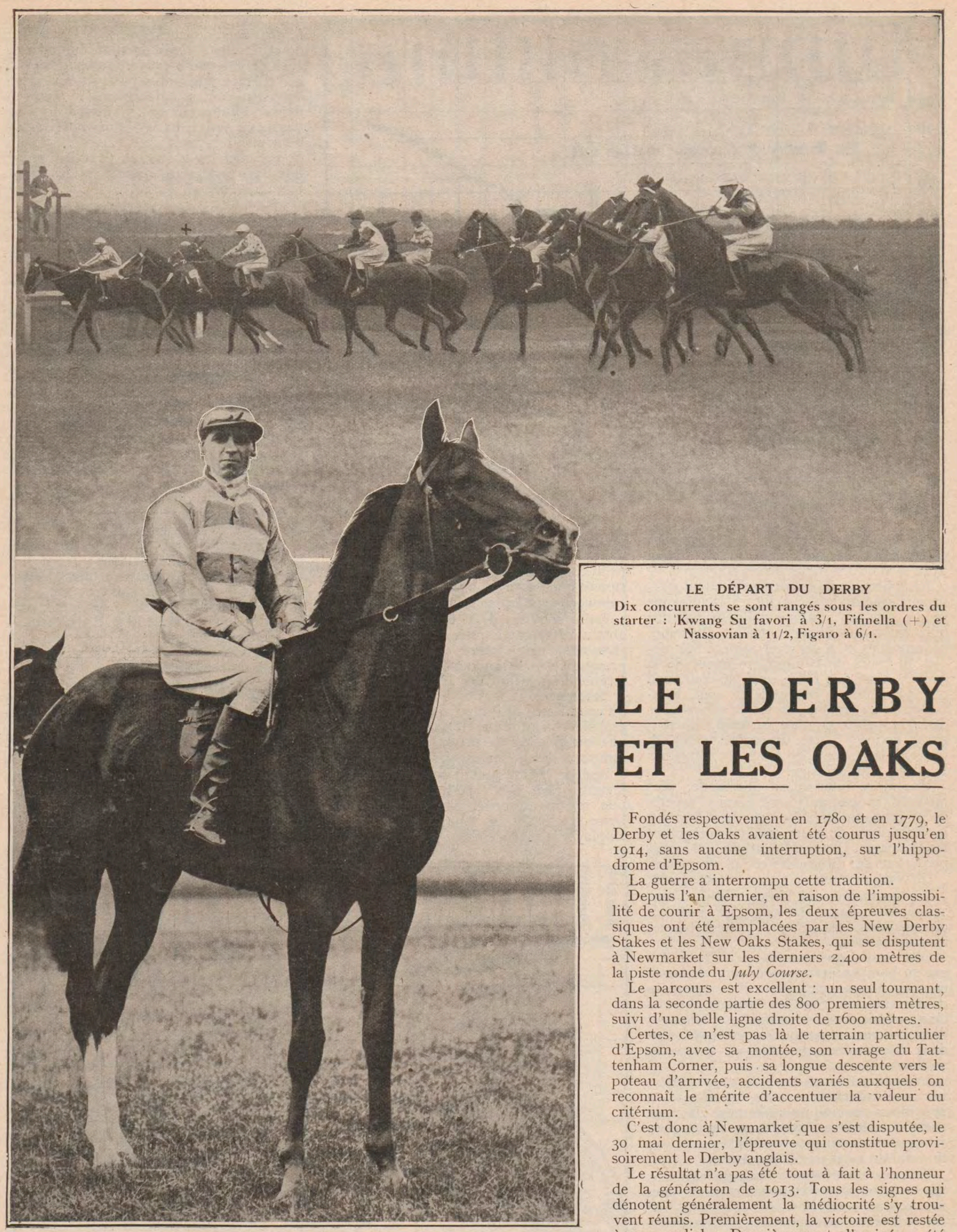
C'est pourquoi nous devrions imiter cet exemple et consacrer nos quelques moins lourds que l'air à la défense de nos côtes et à l'escorte de nos escadres. Nos alliés les Anglais l'ont compris et ils se sont empressés...

Mais j'aperçois la lueur des ciseaux de la Censure et je m'arrête, non sans insister encore sur l'intérêt du dirigeable comme éclaireur de la marine. Puissent ces paroles être entendues, puissent ces vœux être exaucés...

J. M.



Les victimes des zeppelins, on l'avouera, sont presque aussi nombreuses du côté des paisibles citoyens que du côté des équipages macabres. La carte indique les principaux endroits du continent qui ont subi leurs bombardements. On sait que pour l'Angleterre, le Gouvernement allié cache le plus possible le nom des localités atteintes.



LE DÉPART DU DERBY

Dix concurrents se sont rangés sous les ordres du starter : Kwang Su favori à 3/1, Fifinella (+) et Nassovian à 11/2, Figaro à 6/1.

LE DERBY ET LES OAKS

Fondés respectivement en 1780 et en 1779, le Derby et les Oaks avaient été courus jusqu'en 1914, sans aucune interruption, sur l'hippodrome d'Epsom.

La guerre a interrompu cette tradition.

Depuis l'an dernier, en raison de l'impossibilité de courir à Epsom, les deux épreuves classiques ont été remplacées par les New Derby Stakes et les New Oaks Stakes, qui se disputent à Newmarket sur les derniers 2.400 mètres de la piste ronde du *July Course*.

Le parcours est excellent : un seul tournant, dans la seconde partie des 800 premiers mètres, suivi d'une belle ligne droite de 1600 mètres.

Certes, ce n'est pas là le terrain particulier d'Epsom, avec sa montée, son virage du Tattenham Corner, puis sa longue descente vers le poteau d'arrivée, accidents variés auxquels on reconnaît le mérite d'accentuer la valeur du critérium.

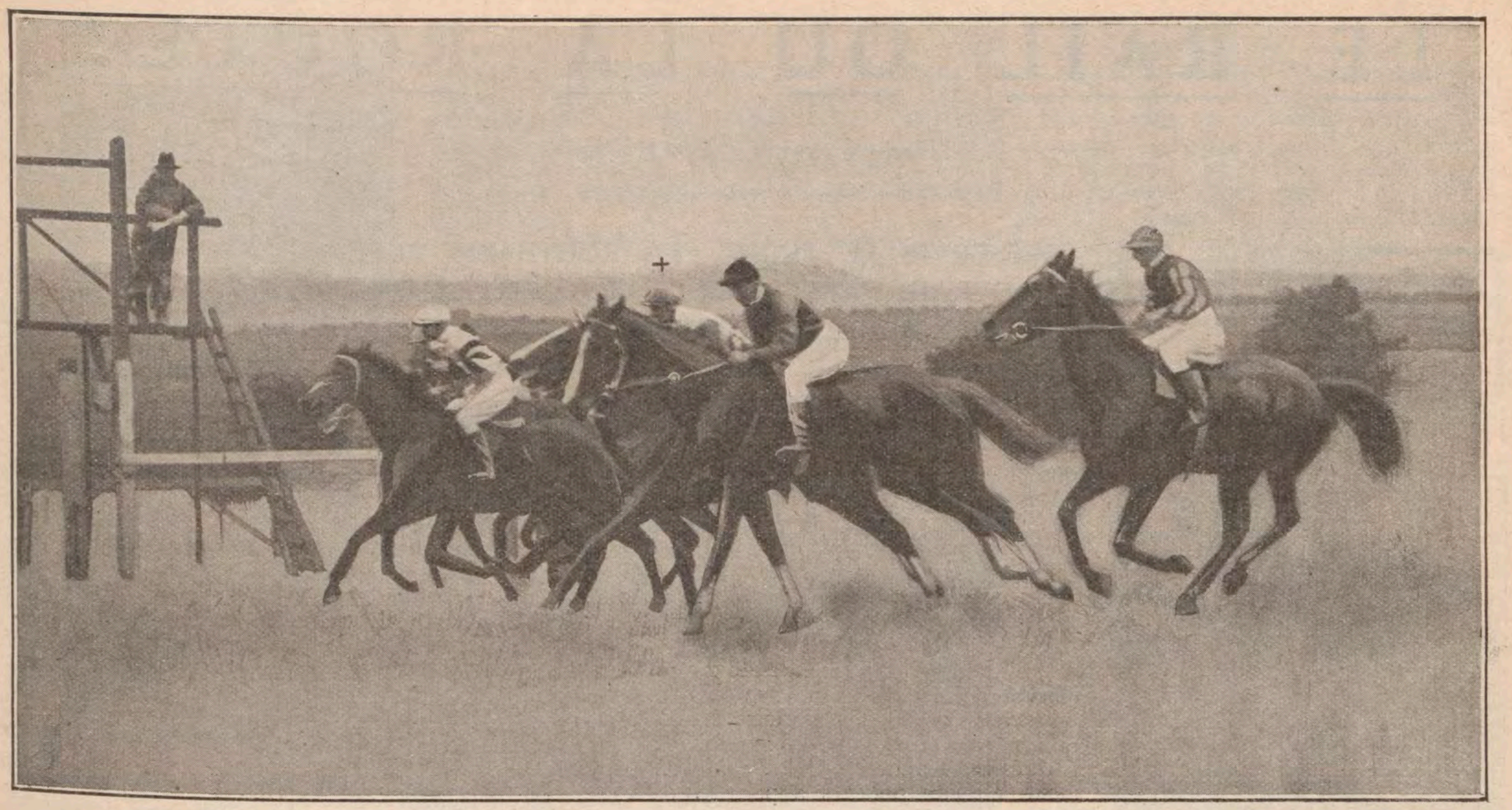
C'est donc à Newmarket que s'est disputée, le 30 mai dernier, l'épreuve qui constitue provisoirement le Derby anglais.

Le résultat n'a pas été tout à fait à l'honneur de la génération de 1913. Tous les signes qui dénotent généralement la médiocrité s'y trouvent réunis. Premièrement, la victoire est restée à une pouliche. Deuxièmement, l'arrivée a été très disputée et a mis aux prises cinq sujets, qui ne semblent pas être très loin les uns des autres. Troisièmement, le classement du juge est quelque peu en désaccord avec celui qu'on pouvait fonder sur les performances antérieures.

En effet, dans les Mille Guinées, Fifinella fut battue de trois quarts de longueur par Canyon, tandis que, dans le Derby, Fifinella s'adjuge la

FIFINELLA, L'HÉROINE DU DERBY ET DES OAKS DE 1916

Fifinella, par Polymelus et Silver Fowl, a remporté le Derby et les Oaks de 1916 sous les couleurs de M. E. Hulton et montée par le jockey J. Childs. Son père Polymelus avait déjà donné le crack de l'an dernier, Pommern, qui, lui aussi, s'adjugea le Derby. Quant à sa mère, une fille de l'étalon Wildfowler qui fonctionne en France, elle était représentée en 1915 par une bonne pouliche, Silver Tag, qui remporta le Cambridgeshire.



LE DÉPART DES NEW OAKS STAKES

Fifinella, qui s'était déjà affirmée à deux ans comme le meilleur sujet de sa génération, a démontré nettement sa supériorité en remportant d'abord les New Derby Stakes, puis le surlendemain les New Oaks Stakes. Depuis la fondation du Derby en 1780, c'est la quatrième pouliche qui parvient à s'adjuger le double event: ses trois devancières furent Eleanor, 1801; Blink Bonny, 1857; et, plus près de nous, Signorinetta, 1908. Son jockey, J. Childs, qui montait brillamment en France avant la guerre, avait déjà triomphé dans les Oaks, lorsqu'en 1912 il avait piloté la pouliche de M. J. Prat, Mirska.

L'ARRIVÉE DES NEW DERBY STAKES

L'arrivée a été extrêmement serrée. Fifinella, qui, sur la photographie, se trouve immédiatement à la droite du concurrent surmonté d'une croix, n'a triomphé que d'une encolure de Kwang Su, qui, lui-même, ne précédait Nassovian que d'une tête. La performance de Fifinella n'en est pas moins très méritoire; car, à cette époque de l'année, les pouliches se trouvent généralement dans un état d'infériorité sensible vis-à-vis des poulains. Il suffit d'ailleurs de constater que, depuis le premier Derby en 1780, elle est la sixième femelle à avoir remporté la course après Eleanor, 1801; Blink Bonny, 1857; Shotover, 1882; Signorinetta, 1908; et Tagalie, 1912.

victoire et Canyon finit parmi les non placés. Du côté des mâles, la contradiction n'est pas moindre: dans les Deux Mille Guinées, Clarissimus précéda dans l'ordre Kwang Su, Nassovian et Figaro; puis, dans les Newmarket Stakes, Figaro prit sa revanche sur Clarissimus; or, dans le Derby, en l'absence de Clarissimus, Figaro s'est retrouvé derrière Kwang Su et Nassovian, qui se sont classés respectivement deuxième et troisième.

Quoi qu'il en soit, Fifinella doit être une excellente pouliche. Après avoir démontré sa valeur dans sa rencontre avec les mâles, elle a confirmé son succès deux jours après en s'adjugeant les Oaks devant les représentantes de son sexe.

Déjà, l'an dernier, elle passait pour le meilleur sujet de sa génération. Elle avait été battue d'une tête par une concurrente à laquelle elle rendait dix livres; et ses deux autres sorties avaient été marquées par des succès impressionnants remportés par cinq longueurs et par huit longueurs.

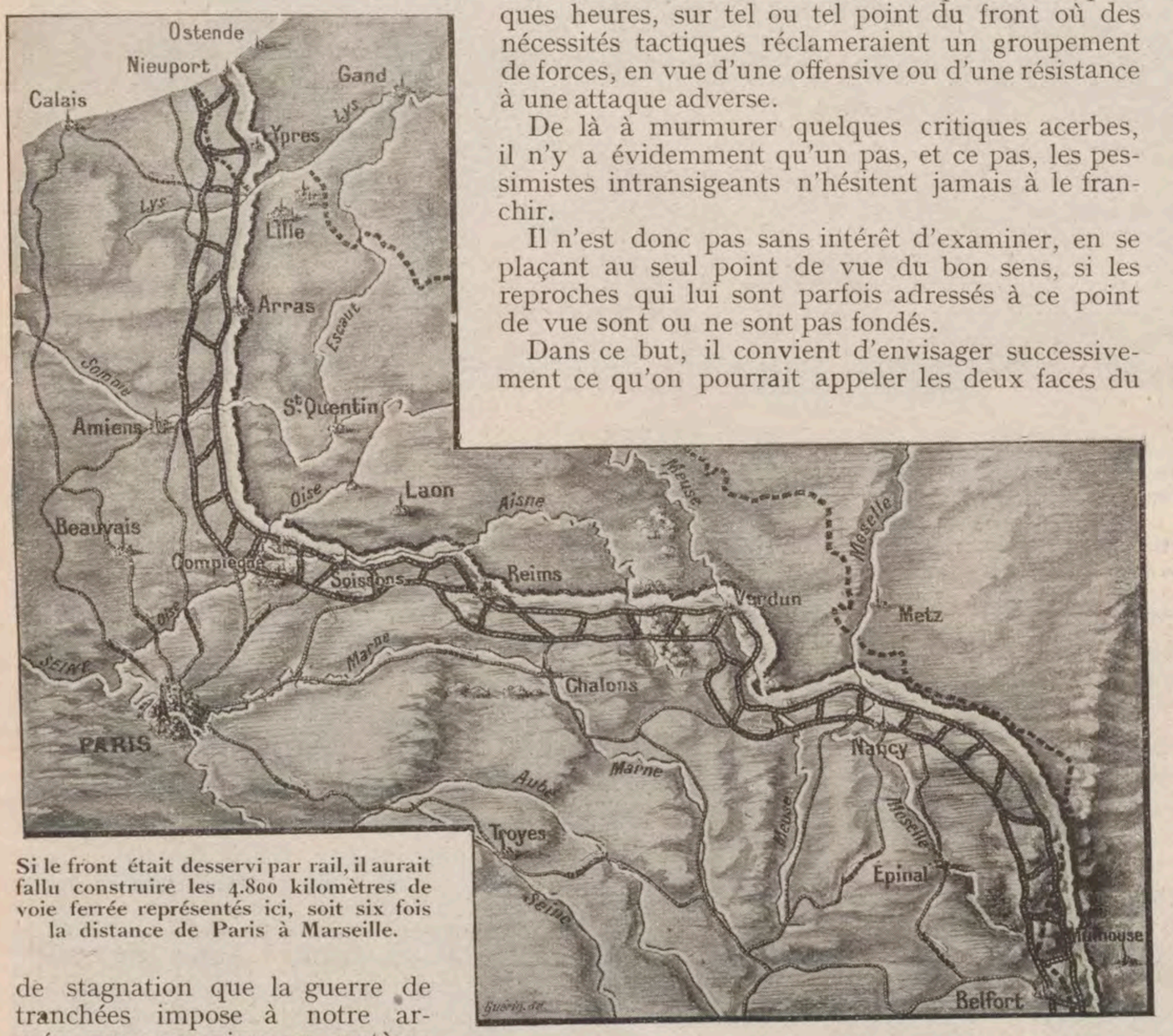
R. R.

LE RAIL OU LA ROUTE?

Par Francis MARRE.

POUR DESSERVIR LE FRONT, LA ROUTE EST SUPÉRIEURE AU RAIL, PARCE QUE MOINS COUTEUSE ET PLUS FACILE A ÉTABLIR COMME A ENTRETENIR

POURQUOI, disent volontiers certains stratèges en chambre, notre État-Major général n'a-t-il pas mis à profit la longue période de stagnation que la guerre de tranchées impose à notre armée, pour organiser un système de voies ferrées qui assurerait le ravitaillement rapide et facile des troupes, en vivres et en munitions ? Un réseau ferré bien conçu permettrait en même temps l'évacuation rapide des blessés auxquels il permettrait de n'imposer, avec le minimum de secousses et de transbordements, que le minimum possible de douleur et de fatigue. Par surcroît, il donnerait au Commandement toutes les facilités désirables pour déplacer à son gré telle ou telle des unités combattantes et la porter, en quelques heures, sur tel ou tel point du front où des nécessités tactiques réclameraient un groupement de forces, en vue d'une offensive ou d'une résistance à une attaque adverse.



Si le front était desservi par rail, il aurait fallu construire les 4.800 kilomètres de voie ferrée représentés ici, soit six fois la distance de Paris à Marseille.

Il n'est donc pas sans intérêt d'examiner, en se plaçant au seul point de vue du bon sens, si les reproches qui lui sont parfois adressés à ce point de vue sont ou ne sont pas fondés.

Dans ce but, il convient d'envisager successivement ce qu'on pourrait appeler les deux faces du problème, et, en adoptant un mode de raisonnement cher aux mathématiciens, de se demander ce que seraient les deux solutions possibles suivant que l'on aurait résolu ce problème « par le rail » ou « par la route », c'est-à-dire suivant que le front actuel serait exclusivement desservi au moyen de voies ferrées sur lesquelles circuleraient des convois de wagons, ou au contraire au moyen de routes sillonnées par des convois de camions automobiles.

Avec la première solution, en d'autres termes si le front était desservi par rail, il faudrait établir, à 8 ou 10 kilomètres en arrière des lignes avancées, une voie qui « épouserait » pour ainsi dire toutes les sinuosités du système de tranchées défensives. A ces « voies de distribution » viendraient aboutir des « tronçons d'approvisionnement » qui leur seraient perpendiculaires et qui, longs de 20 kilomètres environ, devraient être éloignés de 30 kilomètres au plus les uns des autres, afin d'être assez nombreux pour assurer l'apport des munitions ou des vivres et l'emport des blessés en cas d'attaque. Tous ces tronçons aboutiraient à une « voie de régularisation » communiquant avec le réseau ferré général, et éloignée de 20 kilomètres de la voie d'approvisionnement, pour être hors de la portée des marmitages.

Pour un front de 900 kilomètres, il faudrait donc construire au minimum : 900 kilomètres de lignes de distribution, 600 kilomètres de tronçons d'approvisionnement et 900 kilomètres de lignes de régularisation, toutes à double voie normale, afin d'avoir un rendement commercial maximum et de supprimer la nécessité des transbordements. Soit donc à construire $(900 + 600 + 900) \times 2 = 4.800$ kilomètres de voie normale, six fois la longueur Paris-Marseille.

On ne saurait, du reste, perdre de vue qu'au moment où notre front se sera déplacé, à la suite d'une heureuse offensive dont le succès ne saurait être mis en doute, il faudrait construire de nouvelles voies de distribution et prolonger les tronçons d'approvisionnement ; il faudrait même, si la progression des lignes est aussi importante qu'on est en droit de le souhaiter, établir pour les relier une nouvelle voie de régularisation.

Véritable travail de Pénélope, à recommencer, au moins partiellement, après chaque succès local !

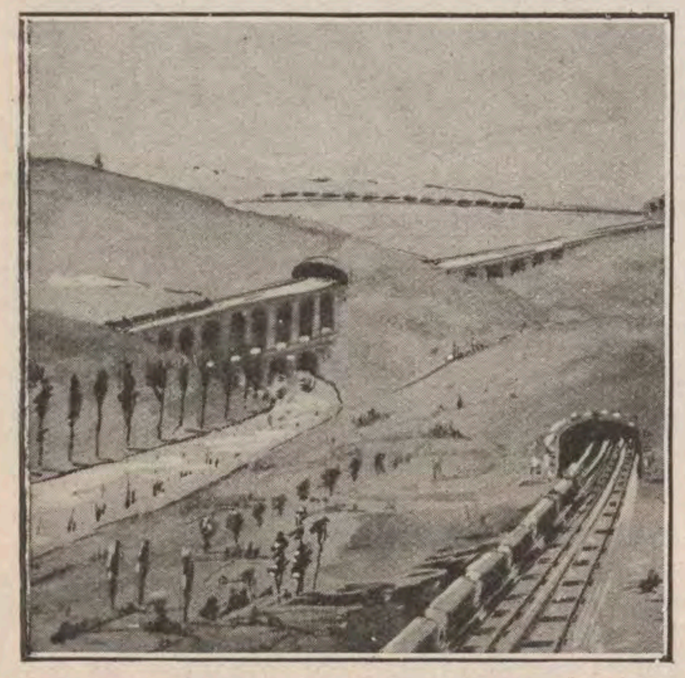
Au contraire, le front étant desservi par camions, des groupes de sections de réserve automobiles sont installés, tous les 100 ou 150 kilomètres, en des points où aboutissent des nœuds de voie ferrée.

Neuf centres suffisent dès lors pour assurer partout le ravitaillement, les transports d'unités et l'emport des blessés, en utilisant des routes ou même de simples pistes faciles à tracer, comme à entretenir.

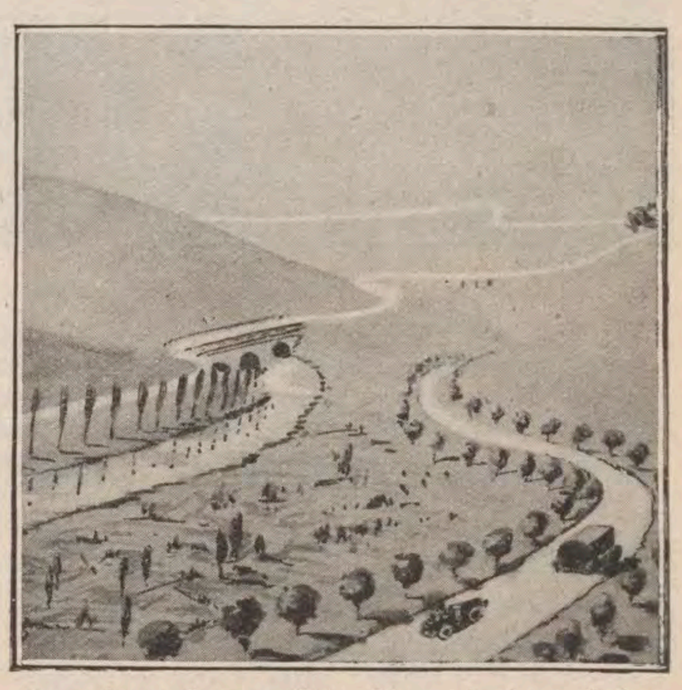
A chaque déplacement du front, ces centres de camions, ces groupes de S. R. A. se déplacent d'eux-mêmes, sans exiger autre chose que de bonnes chaussées bien macadamisées, sur lesquelles le roulage se fait sans difficultés pratiques d'aucune sorte.

Si on veut, en quelque sorte, « serrer de plus près le problème », il faut envisager maintenant l'hypothèse d'un point critique du front auquel il s'agit d'assurer un large ravitaillement.

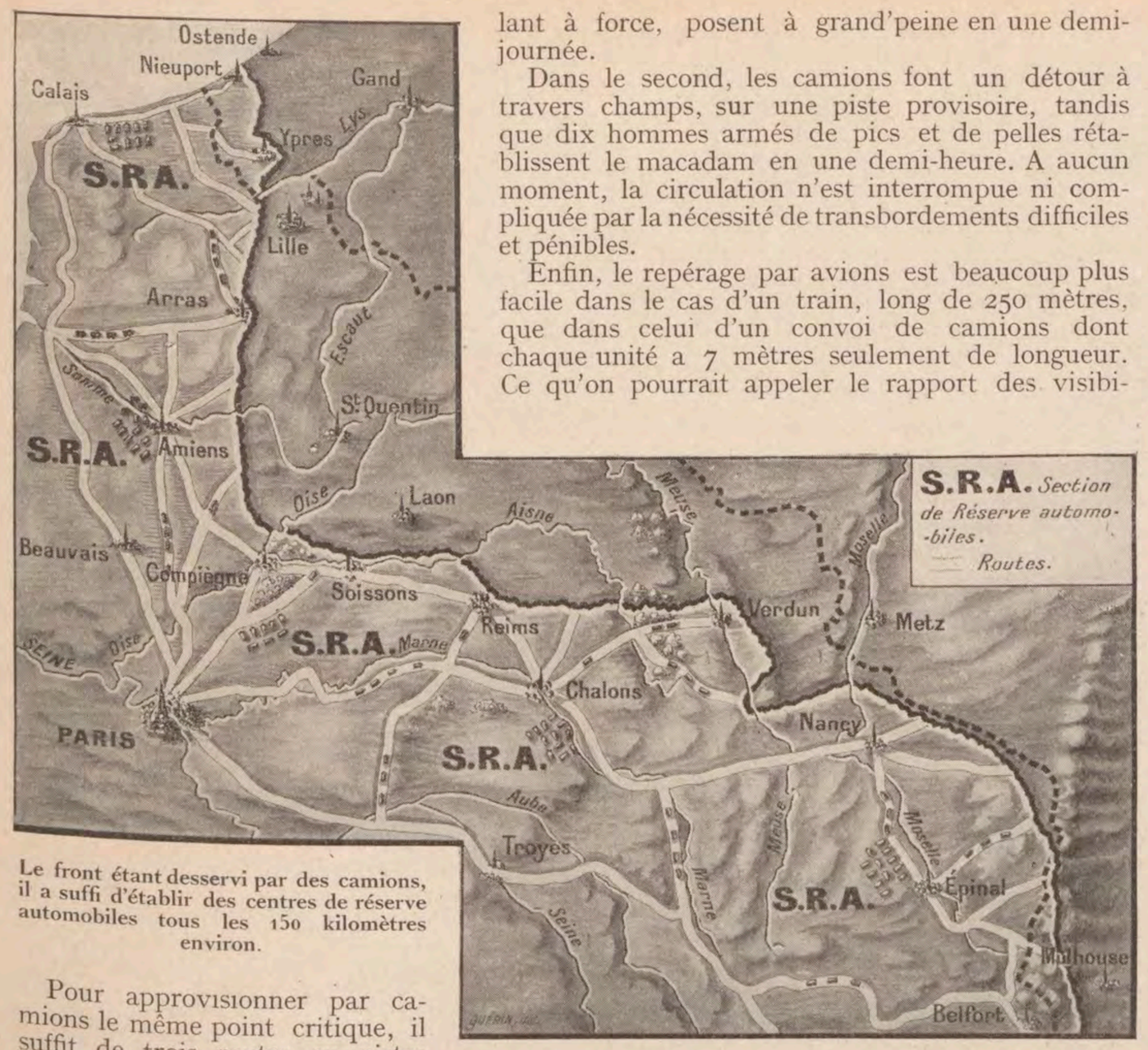
Pour l'approvisionner par wagons, il faut trois lignes ferrées dont l'établissement comporte des ouvrages d'art, tunnels, viaducs, ponts robustes, et coûte, au bas mot, 600.000 francs par kilomètre.



Pour desservir un point critique du front, il faut deux voies ferrées, soit pratiquement trois au cas d'un accident ; leur établissement coûterait, au bas mot, 600.000 francs par kilomètre.



Pour desservir un point critique du front, il faut, de même que pour les voies ferrées, trois routes dont l'établissement coûte, au grand maximum, 60.000 francs par kilomètre.



Le front étant desservi par des camions, il a suffi d'établir des centres de réserve automobiles tous les 150 kilomètres environ.

Pour approvisionner par camions le même point critique, il suffit de trois routes ou pistes déroulant leurs lacets de telle sorte qu'ils évitent la construction longue et dispendieuse d'ouvrages d'art.

La construction d'une route permettant le passage facile de convois automobiles, ne coûte, macadam compris, que 60.000 francs par kilomètre. L'économie réalisée est donc extrêmement appréciable, puisqu'elle porte sur neuf dixièmes de la dépense totale à engager.

En cas d'accident, survenu au rail ou à la route, la supériorité pratique de la route est évidente : la circulation de la voie coupée exige, pour être rétablie, un jour au moins de travail. Sur la route, au contraire, on pousse au fossé le camion accidenté, et la circulation est rétablie en quinze ou vingt minutes.

La chute d'un projectile de gros calibre a également des conséquences bien différentes, selon qu'elle se produit sur la voie ou sur la route.

Dans le premier cas, transbordement nécessaire, apport indispensable de tout un matériel neuf (traverses, rails, éclisses, boulons) que cinquante hommes, travaillant à force, posent à grand'peine en une demi-journée.

Dans le second, les camions font un détour à travers champs, sur une piste provisoire, tandis que dix hommes armés de pics et de pelles rétablissent le macadam en une demi-heure. A aucun moment, la circulation n'est interrompue ni compliquée par la nécessité de transbordements difficiles et pénibles.

Enfin, le repérage par avions est beaucoup plus facile dans le cas d'un train, long de 250 mètres, que dans celui d'un convoi de camions dont chaque unité a 7 mètres seulement de longueur. Ce qu'on pourrait appeler le rapport des visibilités est égal à $\frac{250}{7} = 36$ environ. En d'autres termes, parce qu'un camion, unité isolée et indépendante dans un convoi automobile, est 36 fois plus petit que ne l'est un train, il est 36 fois moins visible pour un observateur en avion; par suite il a une seule chance d'être repéré d'abord, atteint ensuite par un obus, tandis que, dans des circonstances identiques, les chances de repérage et de destruction sont au nombre de 36 pour un train de chemin de fer.

L'une des objections les plus fortes qui aient été formulées contre le ravitaillement par camions, opposé au ravitaillement par wagons, est tirée de la rapidité avec laquelle les bandages de caoutchouc usent et détériorent la route sur laquelle circulent des « poids lourds ».

Le rail d'acier, a-t-on cru pouvoir dire, n'a besoin d'être remplacé qu'à d'assez rares intervalles, même quand il est soumis à une circulation intensive.

A l'appui de cette affirmation, les statistiques les plus convaincantes ont été invoquées : elles se fondent sur les observations faites durant de longues années de paix, par les ingénieurs des grands réseaux pour des lignes à rendement considérable.

D'autre part, on a souvent affirmé que les routes parcourues par de nombreuses automobiles ont toujours leur macadam plus ou moins arraché par places et ne tardent pas à se creuser de véritables fondrières qui les rendent malaisément utilisables.

A ce sujet, l'expérience est venue verser aux débats des précisions inattendues.

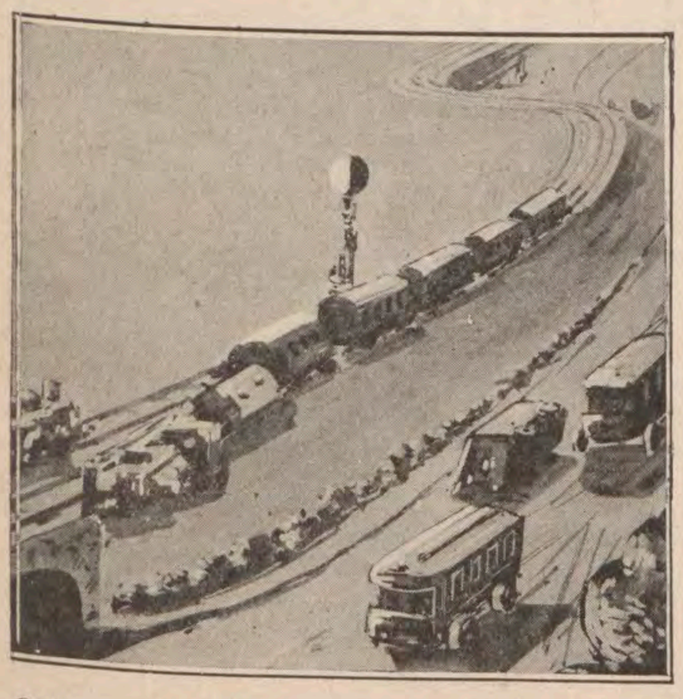
Lorsque, sur une voie ferrée, le remplacement d'un rail, d'une traverse, d'une éclisse ou d'un boulon s'impose, la circulation est interrompue entièrement, et le travail de réfection a, du reste, besoin d'être effectué beaucoup plus fréquemment qu'on ne le suppose quand on se borne à envisager le seul remplacement des rails usés. Par contre, s'il est exact que les chaussées où roulent de nombreuses voitures automobiles réclament des soins d'entretien très fréquents, il n'est pas moins exact que ces soins sont très faciles à leur donner et peuvent l'être sans que la circulation soit interrompue ou ralentie un seul instant. Ce n'est, en effet, un secret pour personne que la façon dont on agit, dans la zone des armées, pour entretenir les routes : sur une piste parallèle à leur direction, des tombereaux attelés ou des camions apportent jour et nuit des pierres cassées et de la terre que des équipes de cantonniers militaires établis de dix en dix mètres, jettent sans discontinuer sous les roues des véhicules affectés au service du ravitaillement : selon l'expression très imagée d'un communiqué officiel, la chaussée « se refait » ainsi d'elle-même, sans arrêt et sans ralentissement du trafic.

Il n'est pas possible, pour des raisons que l'on comprend à demi-mot, de donner les moindres précisions numériques sur les rendements respectifs d'une voie ferrée et d'une route sillonnée par des convois de camions automobiles. Tout ce qu'on savait, ou croyait savoir naguère à ce sujet, est sans valeur.

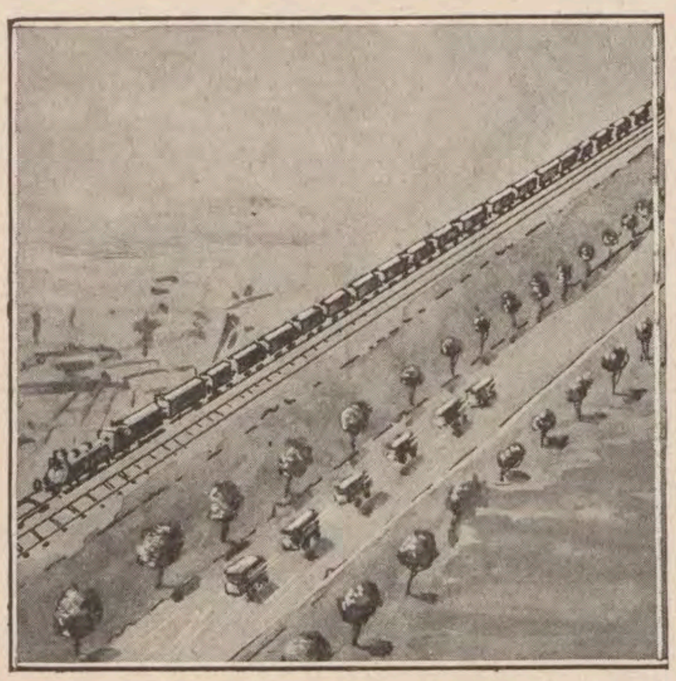
La guerre a modifié les données anciennes, et établi qu'on peut demander à un système d'approvisionnement sur route infiniment plus de souplesse et infiniment plus de résultats pratiques qu'à un système d'approvisionnement par rail.

Pour ces causes, comme on dit au Palais, la cause de l'auto-camion est gagnée d'avance. Les faits établissent, du reste, que pour ravitailler un point menacé du front, les autos sont nettement supérieurs aux trains de chemin de fer. Les Boches en font à Verdun la pénible constatation.

FRANCIS MARRE.



Qu'un accident vienne à se produire : 20 minutes suffisent pour rétablir la circulation sur une route, tandis qu'il ne faut pas moins d'une journée pour la rétablir sur la voie ferrée.



Outre qu'un camion est pour un observateur en avion une quarantaine de fois moins visible qu'un train, s'il est atteint le reste du convoi n'est pas arrêté contrairement à ce qui se produit quand un wagon est touché.

Enfin, dans le cas d'un gros obus ayant touché le but visé, si c'est une voie ferrée il faut 50 hommes et 6 heures pour la réparer; 10 hommes et 50 minutes suffisent, si c'est une route.

QUEL SERA L'AVENIR DE L'ATHLÉTISME

Par Charles de SAINT-CYR

L'ATHLÉTISME DEMEURERA LA BASE DU SPORT. — — LA REPRISE DES RELATIONS INTERNATIONALES. — CE QUE DEVRONT ÊTRE LES JEUX OLYMPIQUES.

L'AUTOMOBILISME, l'aviation, l'hippisme, la chasse, le tourisme intéressent des foules, et comptent d'innombrables adeptes.

Mais ce sont le football, la course à pied, la natation, le lawn-tennis, etc., en un mot l'athlétisme — régi par l'U. S. F. S. A., de beaucoup la plus puissante fédération du monde — qui constitue la base même du sport ; c'est à lui, à lui surtout, que l'on demande de fortifier le corps humain, c'est lui qui est, en même temps que le *fabricateur* de l'énergie physique, le meilleur maître de l'énergie morale. La question est primordiale ; nous y reviendrons à plus d'une reprise. Aujourd'hui il me suffisait, en préambule de cet article, d'affirmer le fait.

Les « vieux » du sport français savent ce qu'il leur a fallu d'obstination pour assurer le triomphe de l'idée dont ils s'étaient faits les pionniers. On ne leur sera jamais assez reconnaissant. Les diagrammes qui accompagnent cet article indiquent dans quelle large mesure leur obstination fut victorieuse. Et les photographies des équipes de rugby des deux clubs doyens, équipes qui ont joué le dernier match les mettant aux prises dans le Championnat de Paris, prouvent, par la seule indication de ce qu'ont fait ces joueurs durant la Grande Guerre, que le patriotique enseignement donné n'est pas demeuré théorique.

L'équipe de Rugby du " Racing Club de France " qui a rencontré celle du " Stade Français " lors de leur dernier match comptant pour le Championnat de Paris, avant la guerre. — Six tués, cinq blessés, deux croix de la Légion d'honneur, six citations.

Le " Stade Français " constitue avec le " Racing Club de France " ce qu'on appelle les " Clubs Doyens ". Voici son équipe qui a joué contre l'équipe du " Racing Club de France " dont la photographie est ci-dessus. — 3 blessés, 4 citations.

A ce passé riche en espérances déjà réalisées, quel lendemain va faire suite ? C'est ce qu'il importe de se demander, aujourd'hui où, dans toutes les branches de notre activité nationale, les formidables événements dont nous sommes les témoins nous invitent à établir une manière de bilan probable de l'avenir. Telle est l'anticipation dont j'ai été m'entretenir avec M. Michel Gondinet, président honoraire du Racing Club de France et de l'U. S. F. S. A., dont il a rédigé les statuts. Ce double titre « honoraire » ne signifie, fort heureusement, point que M. Michel Gondinet

COMMENT SE SONT COMPORTÉS LES FOOTBALLEURS

Voici les équipes des deux « clubs doyens » qui ont joué avant la guerre leur dernier match de football rugby. Ces équipiers se sont héroïquement comportés. En effet :

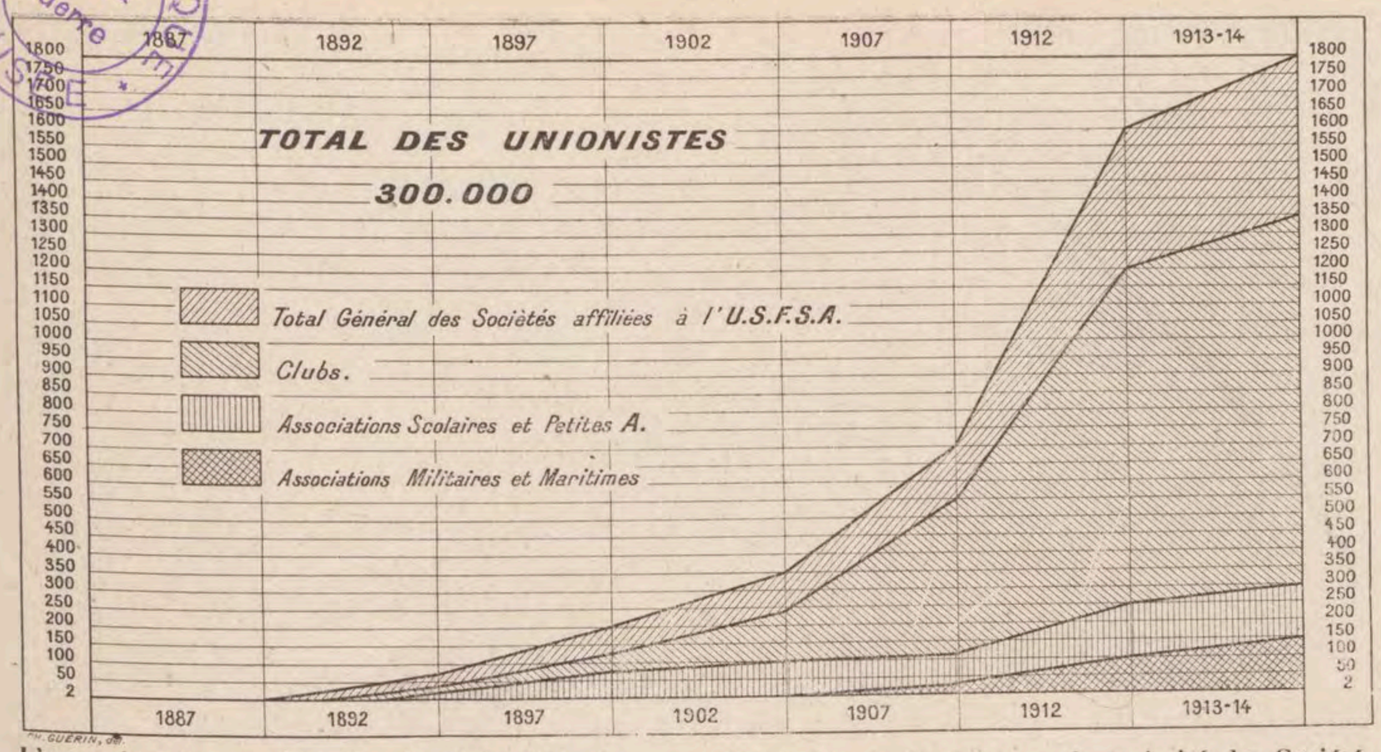
Équipe du Racing Club de France :

1. G. Dussan, chev. de la Légion d'honneur, cité, tué ;
2. Rees, entraîneur ;
3. M. Legrain, tué ;
4. J. Haour, officier d'artillerie ;
5. Rodenbach, interprète, blessé ;
6. G. Belianger, officier d'artillerie, blessé ;
7. J. Arnal, officier d'artillerie, cité ;
8. J. Monniot, soldat d'infanterie, cité ;
9. P. Decamps, tué ;
10. A. Lagarrigue, 5e génie ;
11. Fe loneau, promu sous-lieut., blessé et réformé ;
12. H. Laffitte, blessé, promu sous-lieutenant ;
13. Gaudermen, moniteur d'aviation à Etampes ;
14. Allan Muhr, ambulance américaine ;
15. G. André, sergent d'infanterie, médaillé militaire, cité, prisonnier ;
16. Stroh, aviateur, médaille militaire, trois fois cité à l'ordre du jour de l'armée ;
17. Leroux, sous-officier d'artillerie ;
18. Thierry, soldat d'infanterie ;
19. Lane, tué ;
20. Etchegary, blessé ;
21. H. de Castelnau, officier, chevalier de la Légion d honneur, cité, tué ;
22. M. Voirin, tué
23. Frend, médecin dans l'armée anglaise.

Équipe du Stade Français :

1. Maurice Etienne, sous-lieutenant au 368e rég. d'infanterie, blessé deux fois ;
2. Christian Dauvergne, pilote aviateur, cité à l'ordre du jour de l'armée ;
3. Nicolas Redelsperger, dans les services automobiles ;
4. H. Vezzani, blessé grièvement au bois de la Gruerie, actuellement mobilisé dans son usine ;
5. Julien Combes, au 82e régiment d'artillerie lourde ;
6. Duprout, élève à Polytechnique lors de la déclaration de guerre, aujourd'hui lieutenant d'artillerie ;
7. G. Podevin, maréchal des logis au 3e rég. d'art. à pied, cité à l'ordre de la division ;
8. Darré, sergent au 102e régiment d'infanterie, cité à l'ordre de la brigade ;
9. Raoul Paoli, sergent d'infanterie, blessé à la Meuse et aux Eparges ;
10. R. Smithard, lieutenant dans l'armée anglaise ;
11. H. Guilloux, pharmacien auxiliaire ;
12. Charles Beaurin, officier payeur à Corfou, cité à l'ordre de la division ;
13. H. Firon, maréchal des logis d'art. lourde.

BIBLIOTHEQUE de la Guerre MUSÉE



L'ascension du nombre des Sociétés Unionistes — c'est-à-dire de la très grande majorité des Sociétés Athlétiques — de la fondation de l'U. S. F. S. A. à la veille de la guerre est le meilleur critérium de la vitalité croissante du sport en France.

se soit éloigné des milieux sportifs.

— Ah! s'écrie-t-il tout d'abord, cette fois, pouvoirs publics et administrations seront définitivement éclairés sur l'utilité de l'exercice physique ! Il ne fait pas de doute pour moi que les encouragements ne manqueront plus au sport.

On a pu lire plus haut, dans l'article de notre collaborateur Georges Prade, quels sont les projets gouvernementaux dont je me méfie peut-être trop. Je me réserve d'y revenir.

Dans ce prochain article, mon intention est également de soulever la question subventions : nos fédérations, nos sociétés ont vu, durant la guerre, fondre les avances qu'elles avaient pu se constituer — avec combien de peines! — et tarir la source de leurs revenus. Ne pas les aider, ce serait les condamner à mort, et contraindre ainsi le sport à un terrible pas en arrière.

— L'athlétisme, affirme mon interlocuteur, aura un magnifique renouveau. La guerre n'aura fait que le mettre en valeur. Les jeunes, ceux qui sont actuellement dans les écoles, éprouveront pour leurs anciens — les combattants d'aujourd'hui — une admiration passionnée ; elle les incitera à imiter, à tout au moins tenter d'imiter ces aînés glorieux, et cela sous la seule forme qui s'offrira probablement à eux : la pratique des luttes sportives. Ces enfants auront grandi au bruit de la bataille, non d'une bataille lointaine, mais d'une guerre toute proche. Autour d'eux ils auront senti vibrer trop d'énergies pour ne pas en éprouver l'impérieux besoin de manifester les leurs. La guerre aura donc, en quelque sorte, nourri et fécondé le sport.

— A quel sport pensez-vous que l'on s'adonnera de préférence ?

— Ce ne sera pas, nécessairement, aux plus violents. Mais il se pourrait fort bien que cette guerre suscitât dans l'exercice physique quelque nouveauté ingénieuse. Imbus des récits de la tranchée, on verra peut-être les jeunes imaginer des simulacres de rencontre où la façon de ramper, de se défiler, de se jeter à l'assaut, de sortir d'une tranchée ou de l'aborder jouerait le principal rôle. Sans doute aussi pratiquera-t-on dans les casernes et dans les camps d'instruction toute une série d'exercices qui d'une façon sportive utiliseront les enseignements de la formidable lutte.

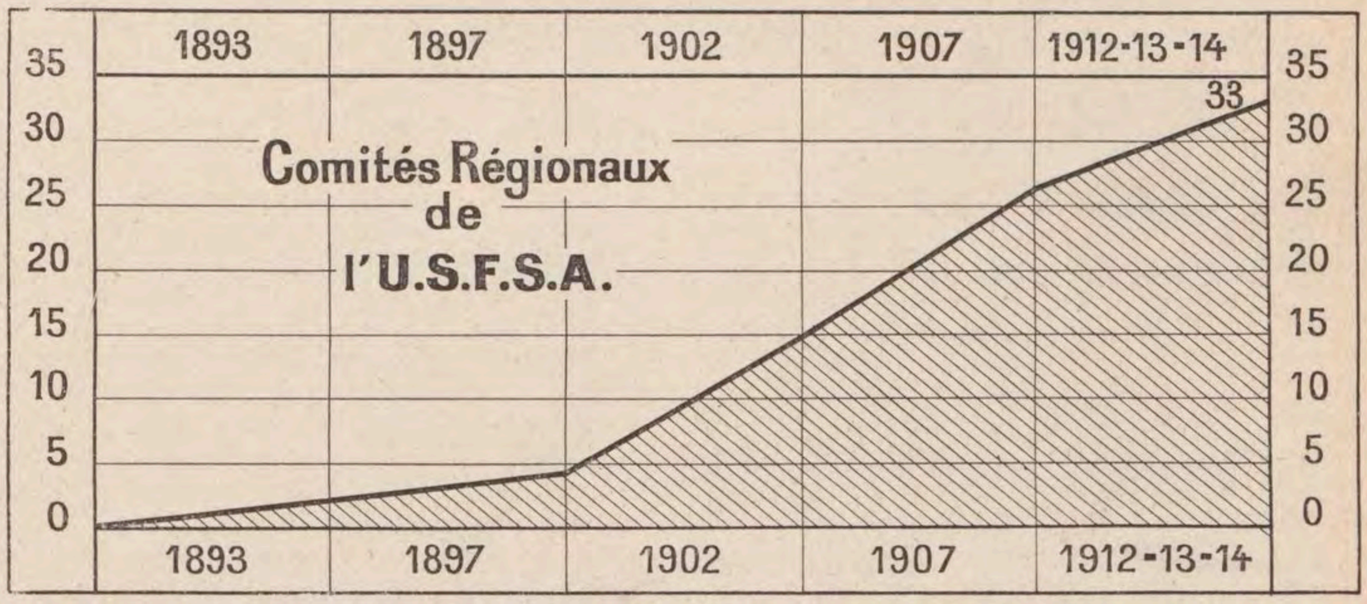
La question de la reprise des relations internationales — qui domine de haut celle des Jeux Olympiques — s'imposait. M. Michel Gondinet, qui fut toujours opposé à tout match franco-allemand, est très catégorique :

— Ces relations telles qu'on avait cru devoir les établir, telles que les Jeux Olympiques les avaient officialisées, ne sauraient reprendre.

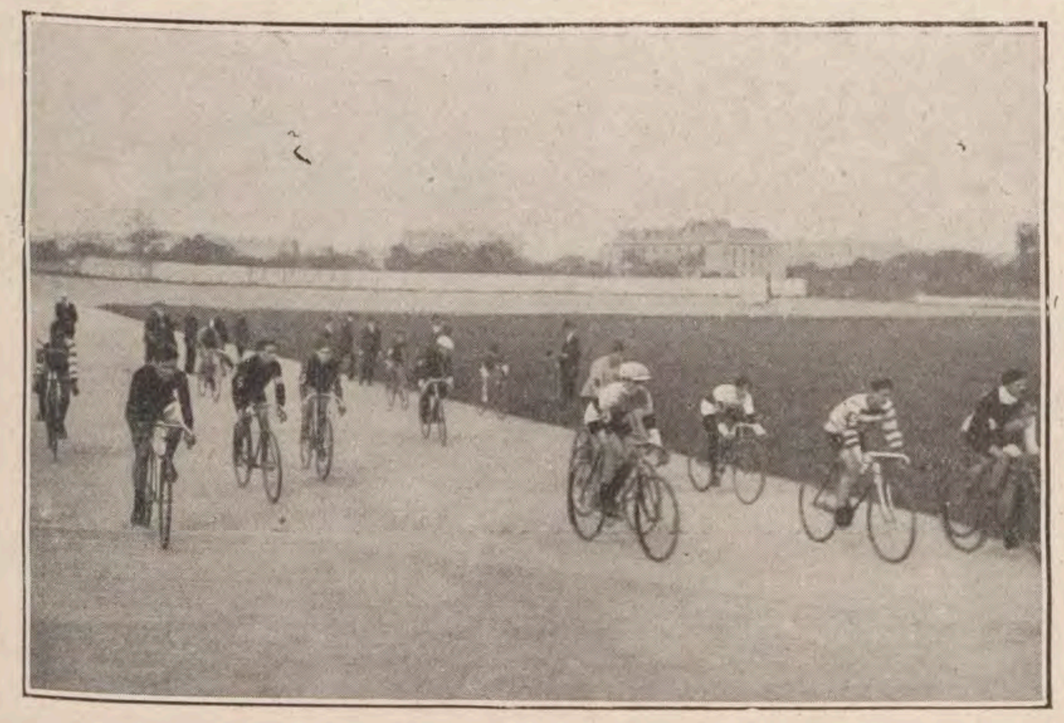
Et voici que mon interlocuteur évoque la figure de l'Univers de demain :

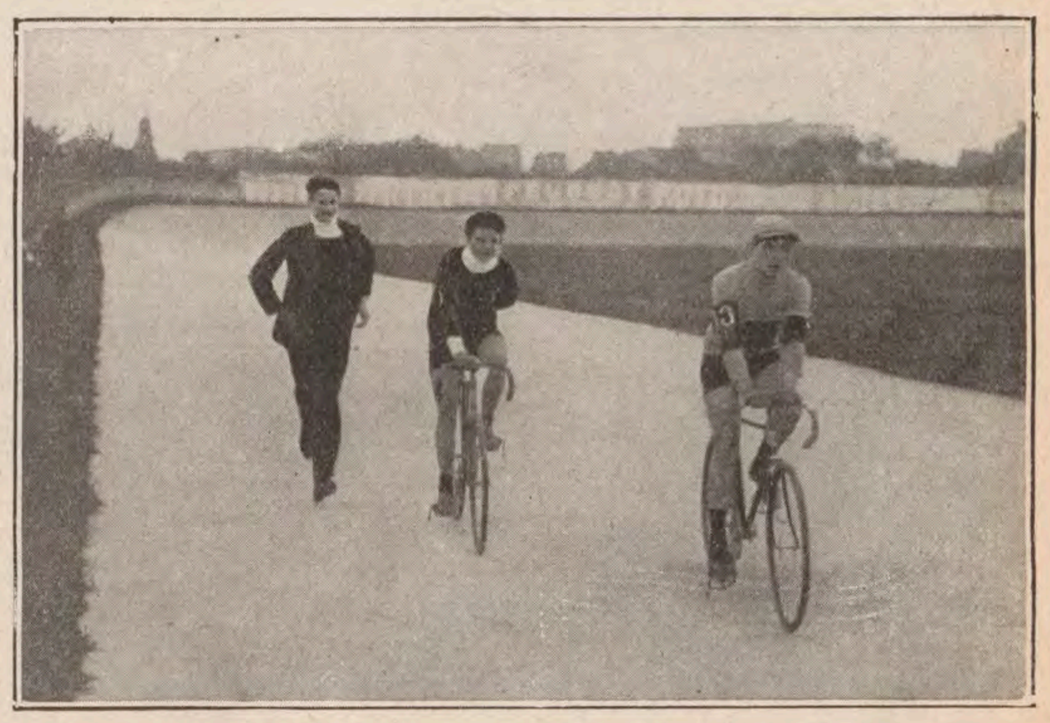
— Nous assisterons à une sorte de Renaissance et à un classement nouveau des peuples. Il y aura pendant longtemps comme deux races d'hommes et comme deux mondes séparés l'un de l'autre. Le sport ne les réunira point : il veut des « gentlemen », un bien beau mot anglais qui représente une bien belle chose, car il personnifie l'honneur et la loyauté. Or, les peuples qui ont mené à la hideuse façon que l'on sait le combat d'aujourd'hui, ces peuples, nous ne pouvons les considérer comme des nations de gentlemen. Mais les Jeux Olympiques réduits quant au nombre de nations qui y participeront, j'en verrais volontiers élargir le cadre, et je souhaite que les œuvres de l'Esprit n'en soient plus bannies. Souvenez-vous d'Olympie! De semblables solennités à des fastes déterminés seraient de grandioses manifestations où l'homme civilisé apparaîtrait dans son plein développement physique et moral.

CHARLES DE SAINT-CYR.



L'U. S. F. S. A. est divisée en comités régionaux ; leur nombre croissant est le plus sûr barème de la diffusion de l'idée sportive en France, puisque chacun de ces comités est constitué par des sociétés et non par des individualités.





LA REPRISE DES COURSES CYCLISTES

Les " petits six jours " dont on voit ici un passage furent le clou de la réunion organisée le mois dernier au Parc des Princes. C'est l'équipe Béthery-Dammert qui triompha. Béthery fournit le sprint final. L'équipe Fortier-Hennequin prit la seconde place.

Dans la course par élimination qui se disputait sur 13 tours, soit 8 km. 666, six coureurs se détachèrent dès le premier kilomètre, et finalement la victoire resta à Hennequin devant Guillemin et Bardin dans l'ordre. Hennequin, le fait est à noter, n'a qu'un bras.

LA VIE AU GRAND AIR

LES DEUX FACES DES CHAMPIONS

Le sport a fourni à la guerre une phalange imposante de héros. Combien d'entre eux ont payé au pays leur dette sacrée! Il est à remarquer que c'est parmi les sportifs que sont rencontrés les meilleurs soldats: ils ignorent la fatigue, la défaillance; ils possèdent de l'énergie, du sang-froid, de la présence d'esprit. Dans cette double page, nous avons groupé quelques-uns de nos plus vaillants champions tels qu'ils étaient avant, tels qu'ils sont, ou ont été pendant la guerre. Ce sont Georges Boillot, vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F. de 1912 et de 1913, devenu sous-lieutenant aviateur, vainqueur de trois avions ennemis, décoré de la Légion d'honneur, tué au moment où il venait d'abattre un L. V. G. dans un groupe de cinq auquel il livrait combat; Guillaume de Saint-Cyr, ancien champion de France du lancement du disque et du saut en hauteur, devenu sergent aviateur, médaillé militaire; Jean Bouin, le pédestrian recordman du monde de l'heure avec 19 kil. 21, tué dans les tranchées; Léon Comès et Léon Hourlier, les champions cyclistes, vainqueurs des Six Jours de Paris en 1913, tués dans une chute d'avion; Charles Ledoux, le champion d'Europe des poids coqs, devenu sergent dans l'infanterie, et Georges Carpentier, notre gloire nationale pugilistique, passé sergent aviateur et cité à l'ordre de l'armée.

LA REVUE DES SOCIÉTÉS DE PRÉPARATION MILITAIRE

C'est à une revue des Sociétés de Préparation militaire — revue passée à l'hippodrome de Vincennes, le 28 mai — que le général Dubail, le nouveau gouverneur de Paris, a tenu, on le sait, à consacrer sa première manifestation officielle. Le chef, qui a commandé en Alsace et dans les Vosges, a montré ainsi quel intérêt il attache à l'entraînement des futurs bleuets. La gymnastique rationnelle contribue pour une large part à cet entraînement. On voit ici nos apprentis soldats exécutant des mouvements avec et sans armes.

LES RECORDS D'ALTITUDE EN AVIATION

Le sergent-aviateur Etienne Poulet, qui avait déjà ravi aux Allemands les plus intéressants records du monde, c'est-à-dire ceux avec un, deux et trois passagers, ne s'est pas arrêté en si bon chemin, et le 21 mai, il s'élevait à 6.766 mètres.

Poulet prit son vol à 4 h. 25 du matin. Les 4.000 mètres furent atteints en 18 minutes, ce qui constitue un nouveau record. A 6.000 mètres, la température était de 5 degrés au-dessous, et à 6.650 mètres, le thermomètre marquait — 12°.

Ayant atteint 6.766 mètres, l'aviateur commença la descente, et vint atterrir à 6 h. 24.

La durée exacte du vol avait donc été de 1 h. 52 m. 43 s. Le nouveau recordman était contrôlé par M. Zorra, commissaire de l'Aéro-Club de France, assisté de MM. Emile Chéreau, Potez et Resséjeac. Au total la liste des records battus avec ces jours derniers par Poulet s'établit donc comme suit :

Pilote sans passager : Poulet 6.766 mètres (ancien record français et mondial Audemars, 6.450 mètres).

Pilote avec passager : Poulet 6.350 mètres (ancien record français Verrier 5.220 mètres; ancien record mondial, 6.100 mètres, par le lieutenant autrichien Bier).

(Cliché H. Manuel).

L'aviateur Poulet qui vient de battre les records d'altitude seul (6.766 mètres), avec un passager (6.350 mètres), deux passagers (5.590 mètres), et trois passagers (5.860 mètres).

Pilote avec deux passagers: Poulet 5.590 mètres (ancien record français 4.970 mètres, par Poirée; ancien record mondial 5.430 mètres par le lieutenant autrichien Bier).

Pilote avec trois passagers: Poulet 5.860 mètres (ancien record français 4.800 mètres par Poirée; ancien record mondial 5.250 mètres par l'allemand Sabatling).

On remarquera que, par une de ces anomalies telles qu'il s'en trouve dans tous les tableaux de records, ceux d'aviation y compris, le record avec trois passagers est meilleur que celui avec deux passagers, alors que, logiquement, le contraire aurait dû se produire.

Poulet était avant la guerre, un de nos aviateurs les plus fameux. Il s'était, dans maints meetings, affirmé virtuose incomparable et par son audace et par la correction de son « style ». Il était également connu en tant que pilote extrêmement endurant et avait détenu le record mondial de durée. Il était encore détenteur du record français.

En juin 1914, Poulet triomphait, à Vienne, dans le concours d'altitude. Mais les officiels autrichiens lui faisaient perdre le bénéfice de sa victoire. Poulet a pris sa revanche.

CH. DE P.

LES COURSES ET LA GUERRE

Par René RIONDET

L'INTERRUPTION DES COURSES DE CHEVAUX. — LE PROJET DES ÉPREUVES DE CLASSEMENT. — SORTIE TEMPORAIRE ET EXPORTATION DES PRODUITS.

S'il s'agissait d'un compte rendu, ce serait assez vite bâclé ; tout tiendrait en cette simple phrase : il n'y a pas eu de courses en France, depuis le début de la guerre.

Mais ce fait si facile à énoncer est le point de départ d'une question excessivement complexe quand il faut le soumettre à l'épreuve de la libre discussion. Ceux qui l'ont soutenu et ceux qui l'ont combattu se sont répartis en deux camps adverses, entre lesquels il serait exagéré de dire qu'il existe un fossé infranchissable ; car ce fossé a été précisément franchi, dans un style très brillant, par un crack que sa carrière toute classique ne semblait guère désigner pour un tel steeple chase.

N'est-ce pas, en effet, Bend Or, qui écrivait, d'une part, le 10 février 1915 : « La grande majorité, presque l'unanimité des Français, ne saurait admettre qu'il soit question d'une reprise *quelconque* des courses, avant que le dernier Allemand n'ait quitté le sol de la Patrie. Jusque-là, il n'y a pas lieu d'en parler. »

Puis, d'autre part, le 8 avril 1916 : « Aujourd'hui quelques personnalités essaient de démontrer que la jouissance d'une écurie de courses en temps de guerre est chose dangereuse, voire immorale : comprenne qui pourra ! »

Si l'on songe que le pseudonyme de Bend Or est porté par l'un de nos confrères les plus avertis en la matière, on se rendra compte de l'attraction irrésistible qu'exercent le pour et le contre dans un pareil sujet, dont nous n'avions donc pas tort de dénoncer la complexité.

Nous nous excusons par avance de ne point manifester, dans cette modeste exposition, un éclectisme aussi ardent, ni un tour d'esprit aussi varié. Pour présenter en détail les faits de la cause, nous devrons recourir à la publication qui a donné, depuis le début de la guerre, les preuves les plus remarquables de vitalité, à la *Chronique du Turf*.

Du numéro 3, paru le 10 mars 1915, un article de Bend Or serait à reproduire intégralement. Nous l'élaguerons le moins possible pour lui garder sa physionomie exacte :

« La Société d'Encouragement a répondu au sentiment général et les autres Sociétés parisiennes envisagent comme elle la question de la reprise des courses.

« C'est rendre un bien mauvais service à tous que de chercher à la hâter et les meilleurs esprits ne peuvent se défendre d'y voir apparaître un intérêt personnel.

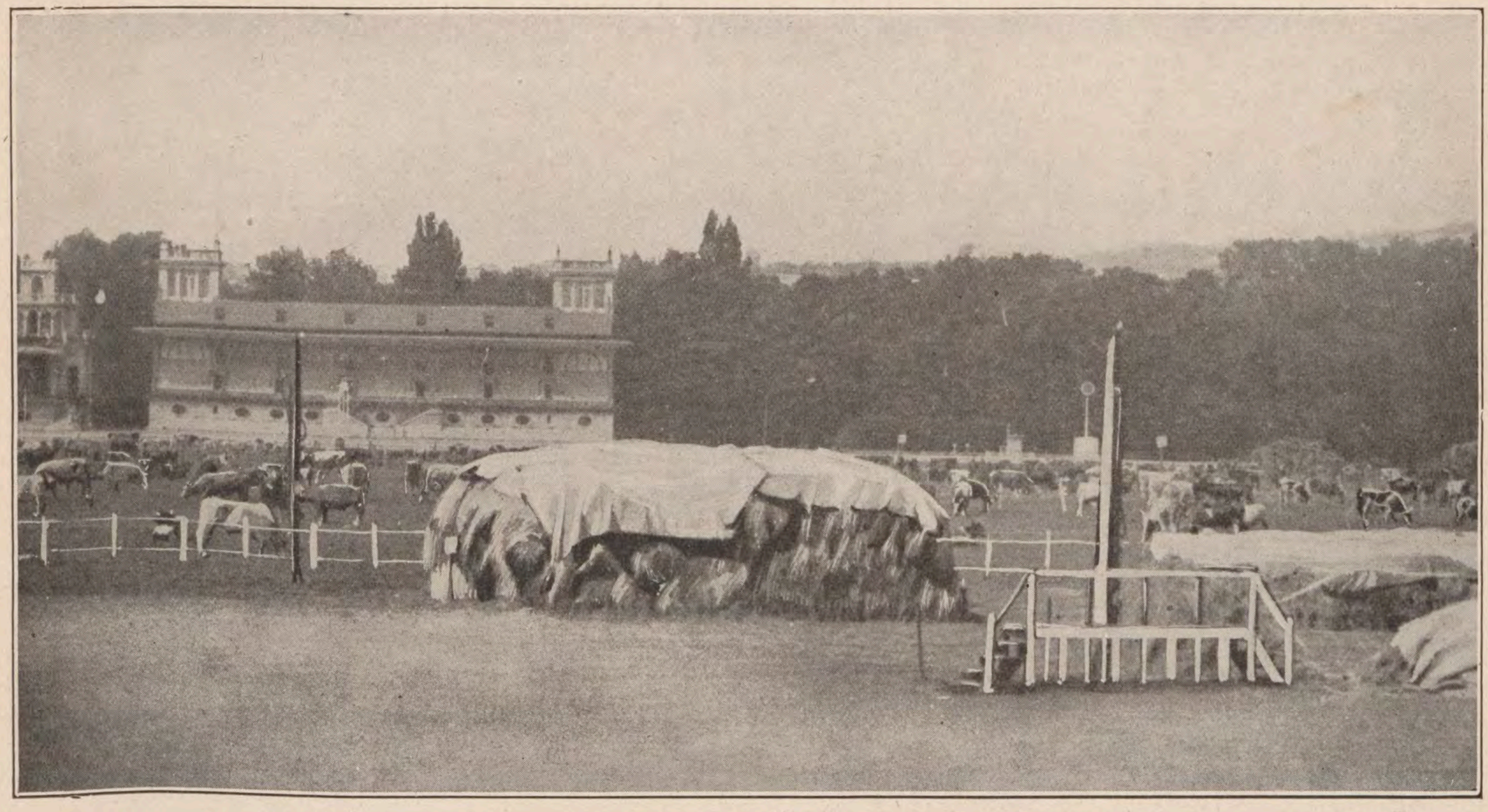
« Recommencer les courses maintenant, c'est jeter un discrédit inutile sur tout ce qui y touche, y compris les petits éleveurs et les petits propriétaires qu'il est de mode de mettre en avant. Les oisifs, qui, en nombre très limité, se rendront à ce spectacle (pour beaucoup, les courses ne sont pas autre chose), n'échapperont ni aux huées ni au mépris de gens qui pensent qu'en ce moment il y a mieux à faire.

« La comparaison entre ceux qui se battent et ceux qui s'ébattent sera dans l'esprit de tous. La plaie de la Patrie est encore ouverte : attendons qu'elle soit cicatrisée. »

Puis, plus loin, parlant des réserves des grandes Sociétés :

« Ce trésor déjà entamé par les réfections d'hippodromes, les allocations de charité, les pensions, les frais de toute sorte, devra parer à l'insuffisance des recettes de toute nature et permettre de maintenir les sommes données en prix dans la région parisienne et en province. Le maintien des prix a pour conséquence immédiate le relèvement de la valeur de la race momentanément dépréciée. A l'heure voulue, quand nos esprits seront plus libres, les fonds de réserve auront, n'en doutez pas, leur emploi.

« Les éleveurs, petits ou grands, trouveront rapidement leur compte dans cette opération ; la plus-value qu'atteindront, par suite de la consommation effrayante de chevaux faite pendant la guerre, leurs sujets de deuxième et de troisième ordre, compensera les sacrifices faits aujourd'hui, le temps et l'argent perdus. Une reprise avec des allocations infimes, telle qu'elle pourrait se faire en ce moment, loin de Paris qui ne la tolérerait pas, serait d'un bien faible secours à ces petits éleveurs ; ce serait un pur mirage. Dès que luira l'aurore



L'HIPPODROME DE LONGCHAMP TRANSFORMÉ

Où sont les épreuves classiques d'antan ? Où est la luxueuse piste de jadis ? Dès le début de la guerre, l'hippodrome de Longchamp fut réquisitionné et servit de parc à bestiaux. Les tribunes étaient remplies de fourrage. Celle du Président de la République logeait de braves territoriaux. Maintenant la pelouse du Bois de Boulogne sert de champ d'atterrissage aux pilotes du camp retranché.

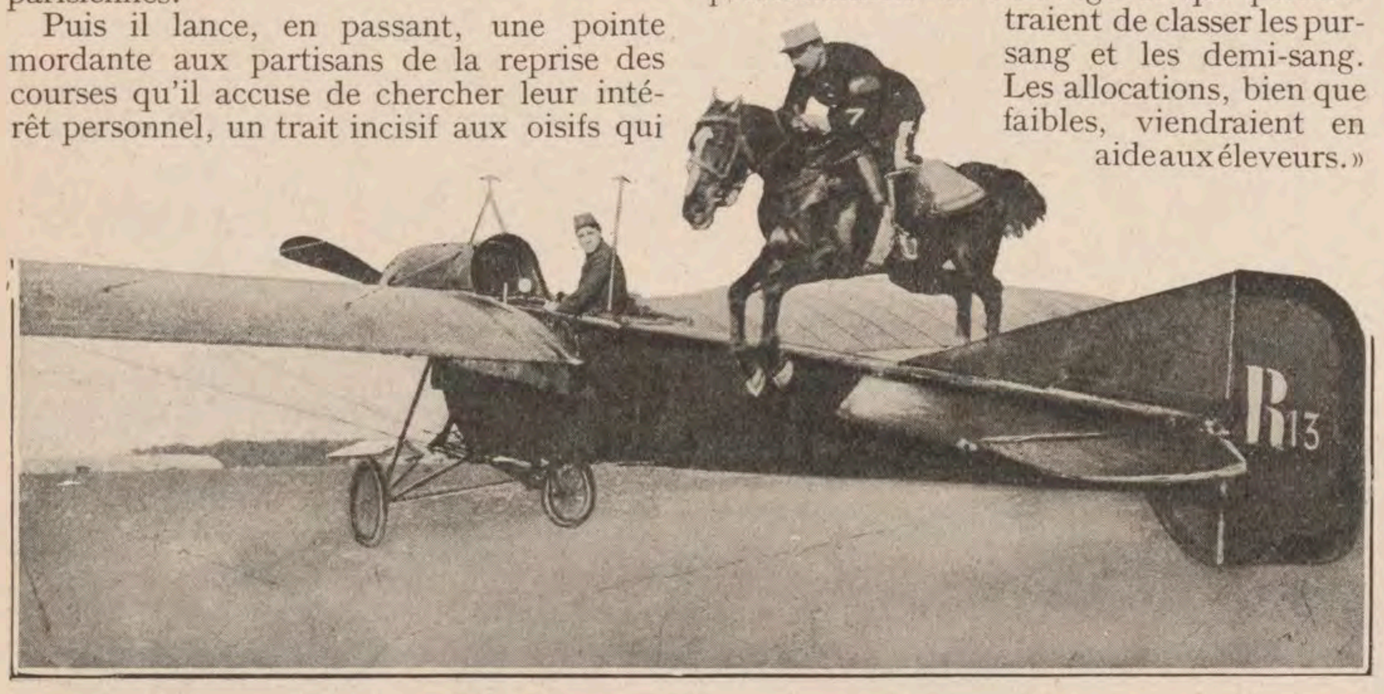
de la délivrance, les programmes doivent être préparés aussi complets, aussi importants qu'avant ; ce jour-là, la race entière des chevaux de pur sang aura repris toute sa valeur. Insister sur la reprise des courses aujourd'hui, c'est faire preuve d'un manque de tact excusable chez un étranger, mais impardonnable à l'heure actuelle chez des Français. D'ailleurs, ils en seraient pour leurs frais ; le ministre de l'Agriculture est suffisamment armé par l'article premier de la loi organique des courses ainsi conçu : Aucun champ de courses ne peut être ouvert sans l'autorisation préalable du Ministre de l'Agriculture.

« Cette loi, tout le Parlement la connaît ; il est prêt à la rappeler à qui de droit, si besoin en était. Si la question lui était soumise, elle serait résolue avant d'être posée... »

Cet article de Bend Or est tout à fait remarquable en ce sens qu'il expose, avec un art consommé de la composition, toute la question des courses pendant la guerre.

Très modestement, l'auteur commence par invoquer l'autorité de la Société d'Encouragement et celle des autres Sociétés parisiennes.

Puis il lance, en passant, une pointe mordante aux partisans de la reprise des courses qu'il accuse de chercher leur intérêt personnel, un trait incisif aux oisifs qui s'ébattent et une boutade ironique à la mode de mettre en avant petits éleveurs et petits propriétaires.



MIEUX QU'AU CONCOURS HIPPIQUE

Le capitaine d'O..., l'un de nos plus remarquables cavaliers et de nos plus brillants pilotes, spécialiste de la chasse aux avions ennemis, saute sur sa jument Saragosse, par-dessus un appareil piloté par le champion de boxe Georges Carpentier.

Entrant alors dans le vif du sujet, il réduit à néant le fameux argument des réserves des grandes Sociétés, démontre le mirage que constituerait la distribution d'allocations infimes et fait luire l'aurore de la délivrance, qui verra les programmes reprendre leur développement d'autrefois.

Ceux qui, après cela, ne sont pas encore convaincus, il les cingle vertement en dénonçant leur manque de tact et en les traitant de mauvais Français. Pour leur faire entendre définitivement raison, il s'en remet aux pouvoirs publics, faisant intervenir d'abord le Ministre de l'Agriculture, tout en avertissant loyalement ce dernier que, le cas échéant, il se réserve le droit d'appel devant le Parlement, devant lequel il place toute sa confiance.

Nous n'avons d'ailleurs nul besoin d'insister pour faire ressortir tout le mérite de cet article ; nos lecteurs l'apprécieront plus complètement an cours de cette rapide étude, lorsqu'ils nous verront recourir aux arguments judicieux qu'il renferme.

Pour le moment, contentons-nous de le présenter comme l'expression de l'état d'esprit à peu près général aux premiers mois de l'année dernière.

Toutefois, la situation ne pouvait rester sans modification. Depuis le 31 juillet 1914, un décret avait interdit l'exportation des chevaux. Or il semblait difficile d'admettre que nos produits de pur sang, sans emploi dans notre pays, ne fussent pas autorisés à aller disputer quelques courses à l'étranger.

Un vœu du Syndicat des Eleveurs de chevaux de pur sang et l'avis de la Société d'Encouragement amenèrent le ministre de l'Agriculture à accorder, le 8 mai 1915, la faculté d'exporter temporairement en Angleterre les pouliches de deux ou trois ans et les mâles de deux à cinq ans, à la condition que ces animaux fussent ramenés en France avant le 15 décembre 1915.

Ce fut seulement vers la fin du mois d'août 1915 que prit naissance la fameuse question des épreuves de classement.

Elle débuta modestement dans un petit paragraphe paru dans *Le Journal* du 20 août et ainsi conçu.

« Cependant la suppression des courses, des concours, des récompenses et des ventes publiques a fait perdre aux éleveurs plus de 30 millions en un an. La situation peut s'aggraver pour l'élevage. Aussi a-t-on songé à autoriser les Sociétés de courses à créer des concours fermés qui se disputeraient exclusivement devant un public restreint de professionnels de l'élevage et qui permettraient de classer les pur-sang et les demi-sang. Les allocations, bien que faibles, viendraient en aide aux éleveurs. »

Aussitôt émise, cette idée commence à faire son chemin. Nous la voyons susciter, dans le numéro suivant de la *Chronique du Turf*, une longue lettre d'un propriétaire-éleveur anonyme. Et notre distingué confrère Bend Or la qualifie en ces termes : « Idée pratique, très simple, sauvegardant toutes les légitimes susceptibilités de notre patriotisme et devant réunir l'adhésion unanime de tous ceux qui ont la mission d'encourager et de protéger notre élevage. »

La préoccupation première est, dès lors, de faire ressortir le plus nettement possible toutes les différences qui séparent les courses de l'institution que l'on voudrait créer.

Ça des courses ! Jamais de la vie. Ce sont, voyons, comment dirai-je, des concours fermés, des épreuves de classement, des concours-épreuves pour poulinières encore vierges, des examens d'aptitude pour candidats-étalons. C'est tout au plus si on ne proposait pas, afin d'écarter tout soupçon de spectacle, de mettre un bandeau sur les yeux du juge à l'arrivée.

Cependant bien des esprits éclairés ne s'y trompaient pas. Et lorsque, deux mois après le lancement de cette idée, M. Edmond Blanc, en sa qualité de président du Syndicat des Eleveurs de pur sang, présentait une note à la séance du Conseil Supérieur du Haras du 18 octobre 1915, il prononçait la phrase suivante : « Une reprise des courses paraissant impossible en ce moment, l'*unique* remède semble être l'ouverture de débouchés par l'autorisation d'exporter dans les pays amis ou alliés les animaux âgés de moins de deux ans ».

C'est dans ce sens qu'intervint le Ministre de l'Agriculture. Par l'arrêté du 20 octobre 1915, il accorda, pour les pays alliés, les colonies anglaises et les deux Amériques, l'exportation pure et simple, en 1915 et en 1916, des produits nés dans l'année ou âgés d'un an. Il autorisa, en outre, l'exportation dans les mêmes pays, sous certaines conditions, des étalons nés en 1907 ou antérieurement, et l'envoi en Angleterre des juments qui devaient y être saillies en 1916.

Entre temps, les 7 et 16 octobre, le Comité de la Société d'Encouragement, après avoir entamé la discussion, chargeait ses Commissions compétentes de « rechercher les mesures qui, si les circonstances ne permettaient pas la reprise normale des courses, pourraient être appliquées en 1916 pour pallier le préjudice porté à l'élevage par la prolongation des hostilités ».

Dans sa séance du 1er décembre, il se ralliait à un exposé très sérieusement étudié, présenté par l'un de ses Commissaires, et repoussait l'organisation de réunions dites « privées » en leur reprochant de compromettre la sécurité de l'élevage dans l'avenir, tout en ne lui apportant qu'une aide illusoire dans le présent.

Cependant l'annonce de courses d'hiver à Nice, sans pari d'aucune sorte, annonce bien vite démentie devant l'accueil plutôt frais de la presse quotidienne, avait ranimé l'ardeur des partisans des épreuves de classement. La *Chronique du Turf*, dans son numéro du 11 décembre, page 7, demandait à la Société d'Encouragement de consacrer à ces sortes de courses un million ; avec la collaboration des trois autres Sociétés parisiennes le budget ainsi réuni aurait pu atteindre un total d'environ trois millions de francs.

Là-dessus, le 24 décembre, le Comité de la Société Sportive d'Encouragement se réunit pour examiner un projet de ses Commissaires tendant à l'organisation d'épreuves de classement. Il décide d'y consacrer une somme de 100.000 francs, répartie entre quarante-huit courses, soit une moyenne de 2.083 fr. 33 centimes par course.

De 3 millions à 100.000 francs, c'était une chute. Mais la désillusion fut assez vaillamment supportée. Et ce geste, que d'aucuns interprétaient comme un refus de principe tempéré par un simulacre de bonne volonté, se vit célébré sur le mode lyrique et qualifié d'initiative généreuse, qui allait sauver de la ruine tout l'élevage et tous les éleveurs français.

Officiellement saisi par la Société Sportive, le Ministre de l'Agriculture soumit successivemment ledit projet au Comité Consultatif des Courses, qui se refusa à l'adopter par sept voix contre sept, et au Conseil Supérieur des Haras, qui le repoussa par neuf voix contre deux.

Selon sa propre expression, le Ministre considéra dès lors la question comme provisoirement tranchée.

Toutefois, pour tenir compte des intérêts de l'élevage national, il décida d'élargir les conditions d'exportation et de sortie temporaire des pur sang, leur donnant ainsi toutes facilités pour aller prendre part aux courses d'Angleterre, d'Italie, de Madrid et de Saint-Sébastien.

De son côté la Société d'Encouragement, soucieuse de venir en aide aux éleveurs, a voté un crédit de 350.000 francs, destiné à être réparti, à raison de 300 francs par tête, entre les poulinières, âgées de cinq à seize ans, qui auront eu un produit en 1914 ou en 1915, et qui auront été consacrées à la reproduction du pur sang anglais en 1915 et en 1916. La Société des Steeple Chases de France a décidé de s'associer à cette œuvre

intéressante en y consacrant une somme de 100.000 francs. Et le projet a reçu l'approbation du ministre de l'Agriculture.

Cette solution n'avait certes pas la prétention de faire cesser la crise qui pèse en ce moment sur l'élevage. En dehors de la reprise des courses, il ne saurait être question que d'expédients, parmi lesquels celui des primes aux poulinières paraissait devoir réunir tout au moins les suffrages de ceux qui n'ont pas encore renoncé à mettre en avant les petits éleveurs.

Nous avons tenu à présenter loyalement cet historique détaillé pour bien montrer la complexité du sujet.

Si des observateurs superficiels veulent s'en faire une arme contre ceux qu'ils accuseraient d'avoir varié dans leurs opinions, nous les arrêterons tout net. Ce qui a varié, c'est la situation; c'est l'intensité de la détresse de l'élevage; ce sont les perspectives plus ou moins lointaines d'une solution de cette détresse. Les esprits éclairés ont modifié leur opinion selon les évènements. Celui qui raisonnerait aujourd'hui comme il raisonnait le 2 août 1914 ou même l'an dernier, ferait preuve de tout autre chose que de fermeté dans le jugement.

Puisque nous en sommes arrivés à ce point, nous allons décrire en quelques lignes l'état navrant, auquel sont réduits à l'heure actuelle les éleveurs de pur sang. Parmi toutes les activités agricoles, industrielles ou commerciales qui ont été plus ou moins atteintes par la guerre, aucune ne se trouve acculée à pareil désastre : suppression de tout débouché et obligation de poursuivre la production à des conditions plus onéreuses.

En temps normal, les éleveurs ont en subsistance, en dehors du lot des poulinières, une génération de produits durant huit mois de l'année et deux générations de produits durant les quatre autres mois. Les hostilités ayant éclaté à la veille des ventes de yearlings, ils ont eu à nourrir, pendant les huit premiers mois de la guerre, deux générations de produits au lieu d'une; depuis le printemps 1915, ils en ont trois; depuis le printemps 1916, une quatrième s'est ajoutée aux précédentes. La situation est sans issue : tous en sont réduits à donner des rations de famine; les uns réforment, les autres vendent à la boucherie, certains même font tuer.

Tant qu'il ne s'agissait que des produits, c'était là un sacrifice pénible qu'on supportait sans murmurer. Mais, à mesure que le temps s'écoule, ce sont les éléments de production qui sont en jeu : les anciennes poulinières, qu'on élimine largement, ne sont pas remplacées par des jeunes et les étalons, qui disparaissent, restent sans successeurs.

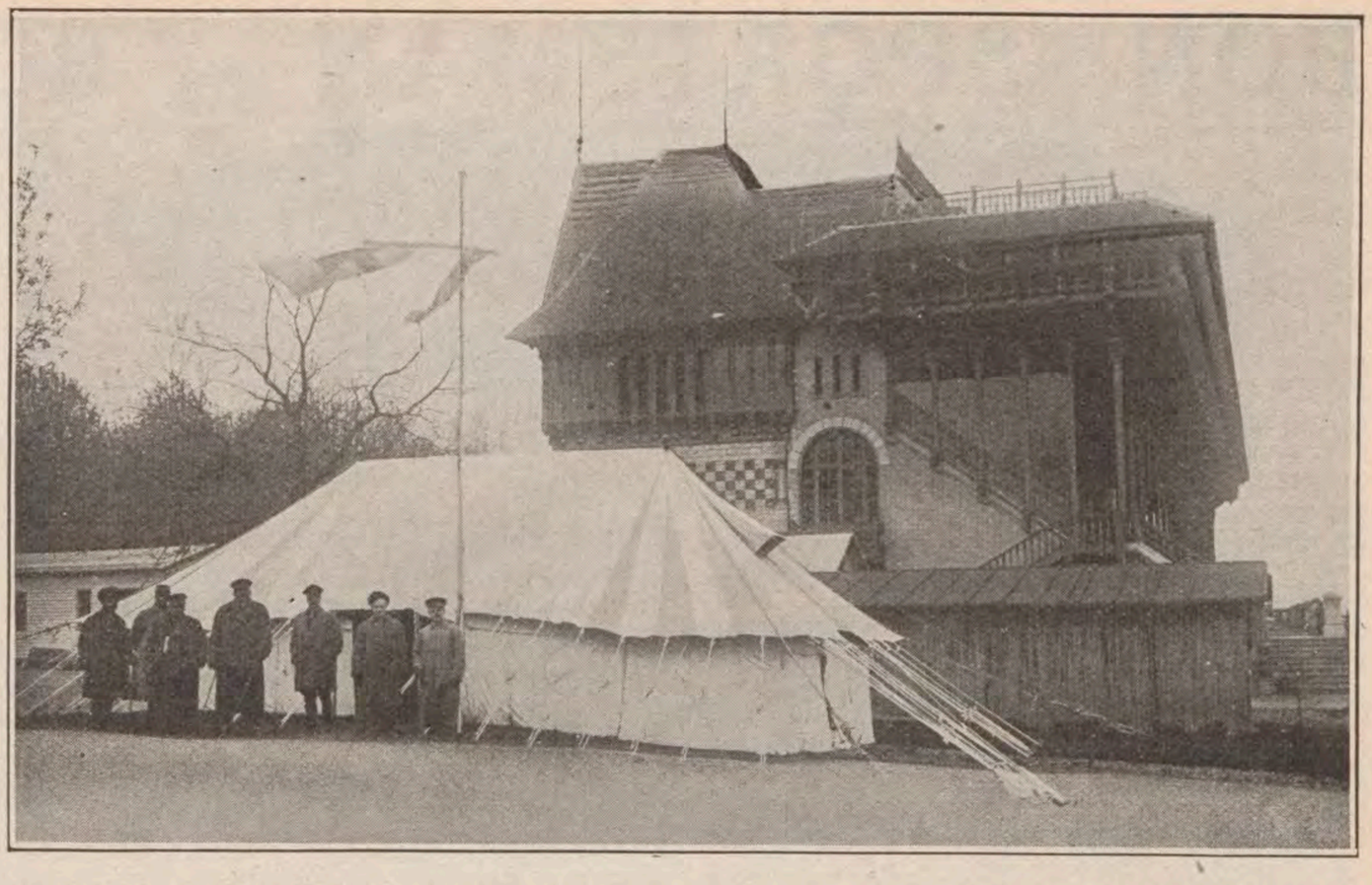
Tout notre élevage se voit menacé d'être ramené si loin en arrière qu'il lui faudrait ensuite plus d'un quart de siècle pour regagner la prospérité et le rang qu'il s'était assurés au moment où la guerre est survenue.

En face de la gravité de cette situation, la Société d'Encouragement a compris qu'il fallait écarter résolument tous les expédients auxquels on avait essayé d'avoir recours jusqu'alors. Elle a décidé d'adopter le seul remède nécessaire et sollicite, en conséquence, auprès des pouvoirs publics, l'autorisation d'organiser, entre le 1er septembre et le 12 novembre prochains, une reprise partielle des courses dotée d'une somme d'un million.

Les précautions seraient prises pour éviter toute allure de spectacle ou de divertissement : les réunions auraient lieu notamment en semaine, loin de la région parisienne ou de quelque centre mondain. Il n'y aurait ainsi sujet de protestation que pour ceux qui parlent de tout sans rien savoir.

La parole est maintenant aux pouvoirs publics.

René Riondet.



Tandis que l'hippodrome de Longchamp était réservé aux bestiaux et que celui du Tremblay était affecté aux automobiles, le champ de courses de Saint-Cloud abrite l'ambulance offerte à la France par le Canada.

L'ambulance canadienne, organisée selon les règles du confort et de l'hygiène, permet aux blessés de profiter d'un air très pur et de se remettre vite ainsi de leurs blessures et de leurs fatigues.

Dès que le temps le permet, les malades et blessés sont transportés en plein air. Et c'est un spectacle original que celui de ces victimes de la guerre au milieu des tribunes et des baraques du pari mutuel.

BON SPORTSMAN -- BON SOLDAT

Par le Sous-Lieutenant DECOIN

LA PLUS ÉMOUVANTE OLYMPIADE. — DE L'INTÉRÊT D'ÊTRE SPORTIF POUR FAIRE UN BRILLANT SOLDAT. — LE SPORTIF N'EST PAS MALADE ET IGNORE LA FATIGUE.

Tous les sportsmen connaissent le champion de natation Henry Decoin, qui représenta la France aux Olympiades de Londres et de Stockholm. Il nous représente aujourd'hui dans les tranchées et il y remporte les succès auxquels il était habitué comme sportsman. Simple soldat au début de la guerre, il est devenu sous-lieutenant de zouaves, proposé pour lieutenant et sa croix de guerre porte quatre citations. Quatre citations dans une arme d'élite comme les zouaves prouvent quels actes héroïques a pu accomplir celui à qui on les a décernées. Nous sommes heureux de publier cet article écrit dans les tranchées pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air* : le champion français y montre quel beau sport est la guerre et la nécessité d'être sportif pour y briller.]

Tranchées de N..., avril 1916.

Qui a dit que les Jeux Olympiques de 1916 n'auraient pas lieu? Par quelle aberration a-t-on pu déguiser la réalité de cette façon? Que faut-il donc à ceux qui soutiennent cette contre-vérité! Ouvrons les yeux et regardons : les Jeux Olympiques, les vrais, les grands, se déroulent en ce moment avec une intense furia. Les peuples ont versé dans l'immense stadium la crème de leur race pour la victoire finale. Et quelle victoire! Et quelle récompense! Le résultat au tableau d'affichage sera la liberté des peuples, la libération du territoire, la vengeance de nos frères morts en héros. Tels sont les prix, tel est le but. Il est nécessaire que nous tous, qui formons la grande famille sportive, nous sachions ce que nous avons donné à notre France, ce que nos muscles, nos poumons et notre cœur ont fourni d'efforts pour la grande cause. Il est indispensable de savoir pour comprendre ce qu'une France totalement sportive aurait pu donner. Il faut parler. Celui qui sait et se tairait serait fautif.

Jetons un regard vers les plaines dévastées et admirons pieusement toutes les croix de bois rude où sont inscrites en lettres noires les noms de nos sportifs, morts au champ d'honneur. Quelle liste! Ne comptons pas, mais contemplons en silence et saluons sans pleurer de peur qu'ils ne voient nos larmes!

La grande époque que nous vivons doit faire comprendre à tous ce qui est nécessaire. La guerre n'est pas un « jugement de Dieu ». La force seule y prévaut. Le droit, la justice, la vérité ne sont que des éléments moraux. Au coup de massue de la « Kolossale Germania », répondons par un autre coup de massue, mais mieux asséné et qui ne portera pas à faux. Il est indispensable qu'après cette guerre l'athlétisme soit définitivement entré dans nos mœurs. Il nous faut une France nouvelle! Une France qui puisse tenir la réputation qu'elle se sera acquise pendant cette campagne.

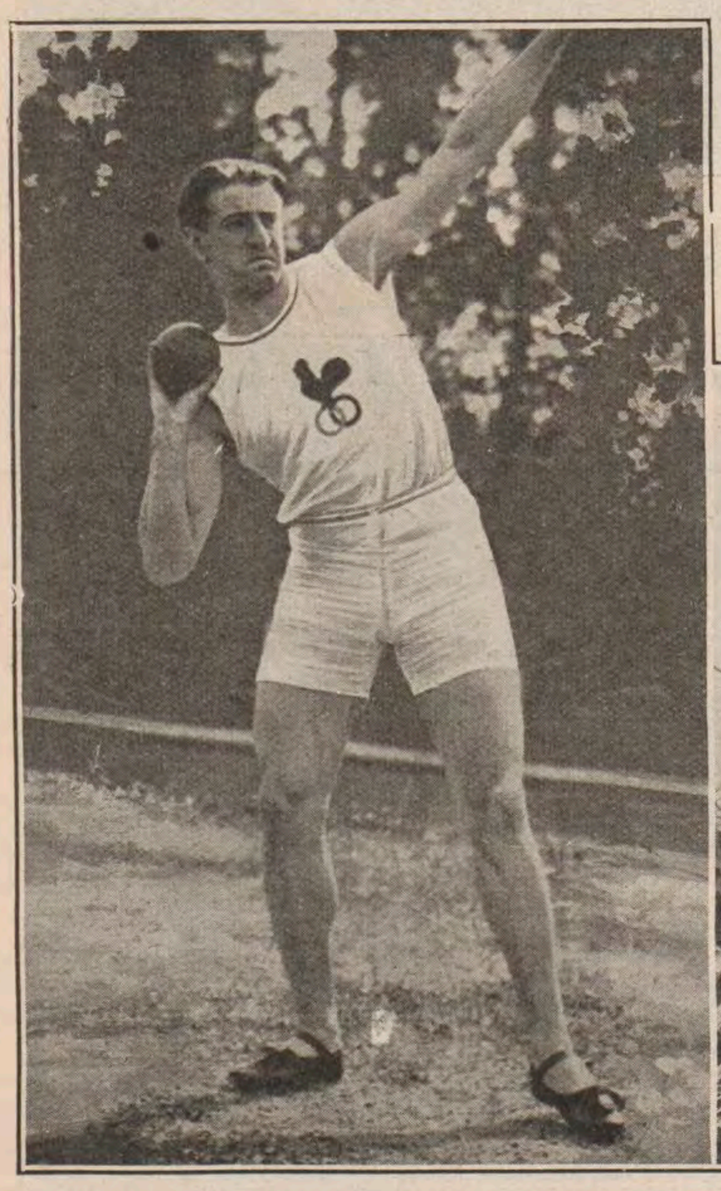
Tout pour les jeunes, doit être la devise absolue.

Il vous faut dès maintenant, vous autres de l'arrière, vous les anciens, il vous faut, par une tenace et incessante propagande, préparer inlassablement ces générations sportives à venir. Il vous faut profiter des si nobles leçons que vous ont données les grands athlètes français morts pour la Patrie.

Former les jeunes, tel est le devoir qui vous incombe. La tâche est magnifique. Ce qui existe maintenant, c'est la nécessité de faire des hommes solides, souples et nerveux. Faites qu'à notre retour, nous trouvions une deuxième France encore plus vigoureuse, encore plus saine. Trêve de discours! Des actes! Mettez-vous au travail, commencez la fabrication. Et pendant que nous nous battons, pendant que tant d'entre nous arrosent de leur sang les sillons d'une Patrie qui sortira de la lutte plus belle, plus forte, plus grande, donnez-nous cette consolation, à nous les combattants, de penser que nous ne luttons pas en pure perte et qu'une nouvelle génération de force et de puissance se prépare pour continuer notre œuvre s'il le faut. Que la France soit toujours la Grande Armée, la Grande Famille que rien jusqu'ici n'a pu détruire.

Que de pages pourrons-nous écrire après cette formidable guerre! Et quelle joie pour nous autres de voir, de constater combien nous avions raison de désirer une France sportive! L'avenir est à nous. Les luttes sont finies. La preuve est faite maintenant. Nous allons pouvoir agir. Tous ces gens qui nous considéraient comme des acrobates, comme des forains regrettent de ne pas nous avoir écoutés. Profitons de la leçon et ne nous reposons pas. Que tous ceux qui, comme nous, sont au front depuis vingt mois, racontent ce qu'ils ont vu. Les exemples ne manquent pas, ils sont tous caractéristiques.

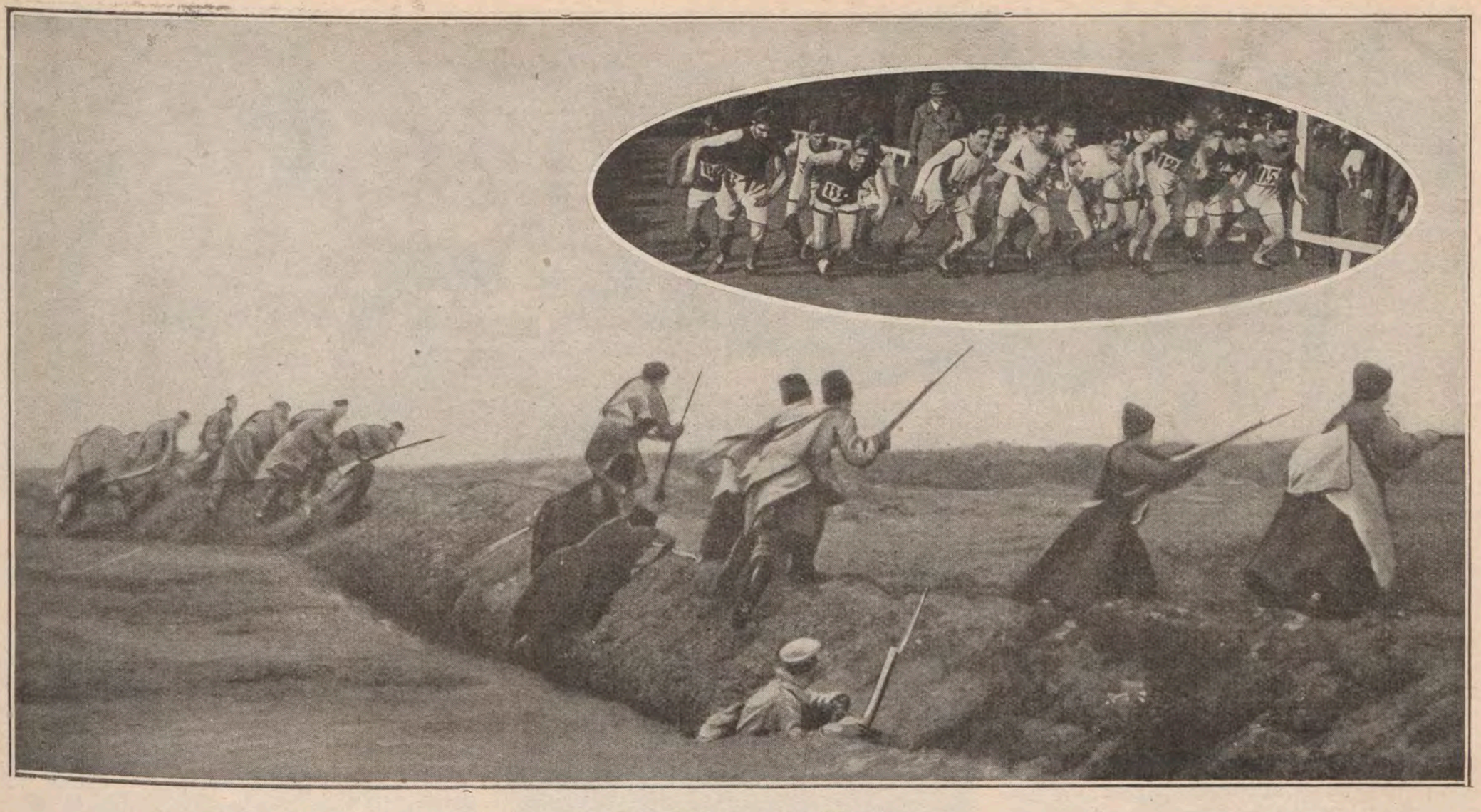
En rappelant sincèrement ce que j'ai eu sous les yeux, je ne voudrais pas que l'on pût me reprocher de généraliser. Non, là ou ailleurs, j'ai observé telle chose. Je suis convaincu que partout, sur n'importe quel point du front, mon impression eût été la



Geo André, l'athlète complet, a été fait prisonnier au début de la guerre. Il aurait été le véritable champion du lancement de la grenade.

Ce fouillis inextricable représente des fils barbelés coupés par nos obus. On juge par là des difficultés que seul le sportif entraîné peut surmonter.

La comparaison de ce geste du lanceur de grenade avec celui de Geo André projetant le poids montre l'étroit rapport qui existe entre les deux mouvements.



LES TROUPES A L'ASSAUT

Cette photographie montre les Russes sortant de leurs tranchées pour s'élancer à l'assaut à la baïonnette. Ce départ, rapproché de celui d'une course à pied, prouve que les mêmes qualités, le même effort sont exigés des coureurs et des soldats, et qu'il y a intérêt à avoir pratiqué le sport pour faire un soldat de valeur.

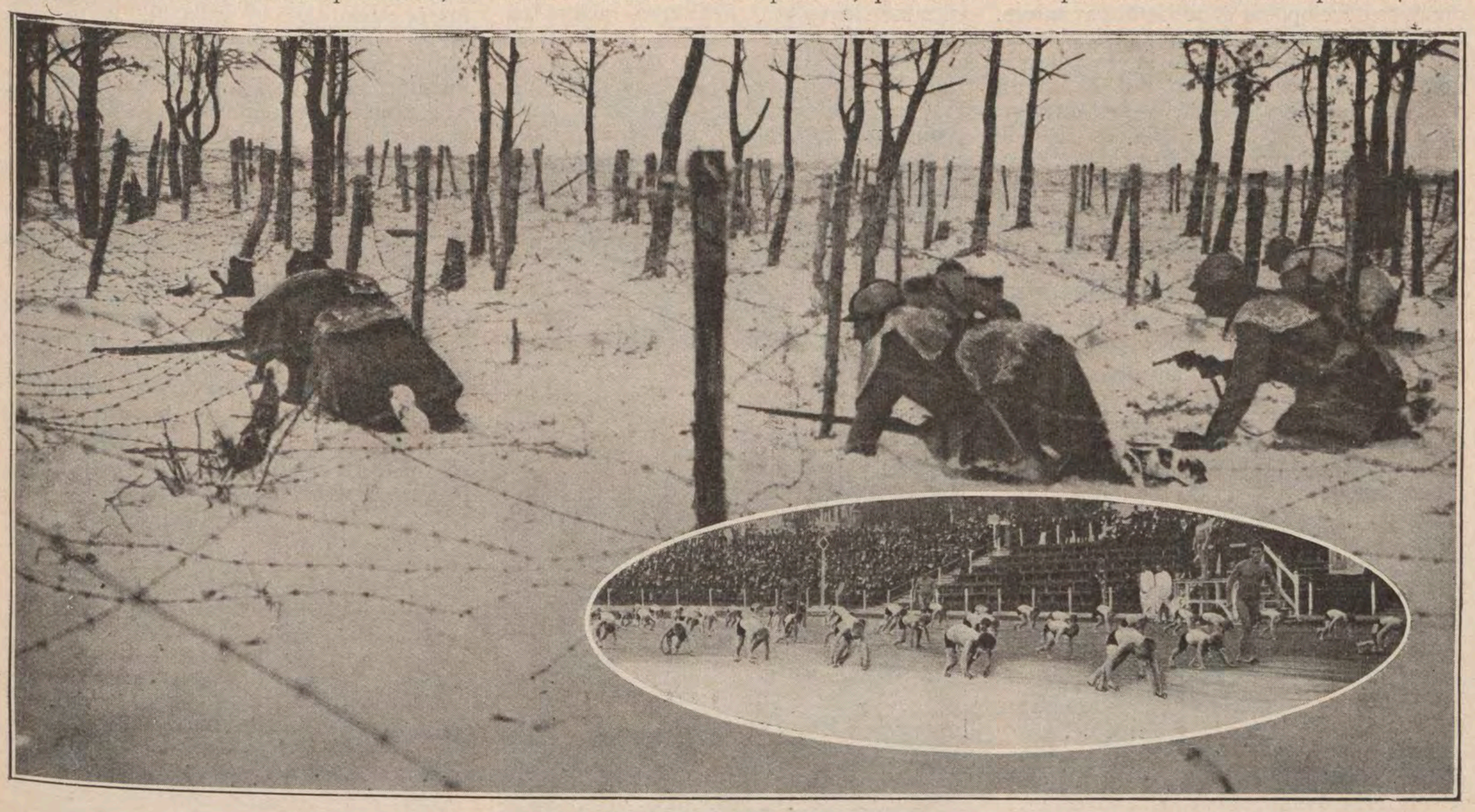
même. J'en appelle à tous mes camarades du sport qui se battent aujourd'hui.

J'ai assisté à pas mal d'affaires et toujours j'ai observé l'homme. J'ai beaucoup vu et beaucoup constaté. Je me suis incessamment attaché à rechercher dans mon unité non pas le nombre, mais la valeur. Cette valeur, je n'ai pu la trouver que chez les sportifs. C'est un fait. Et ce fait ne s'est pas renouvelé deux fois, dix fois, mais cent fois, dans toutes les circonstances sans exception.

Dans l'attaque, dans un coup de main, il est nécessaire — et cela est une règle absolue — de posséder des hommes entraînés. Celui qui a fait du sport a du souffle et n'a jamais peur. La peur — si je puis me permettre cette figure — c'est le cœur qui ne fonctionne pas. Celui qui a pratiqué l'athlétisme d'une manière active, qui a lutté, est toujours le meilleur soldat. Son cœur est accroché et il a une énorme confiance en soi.

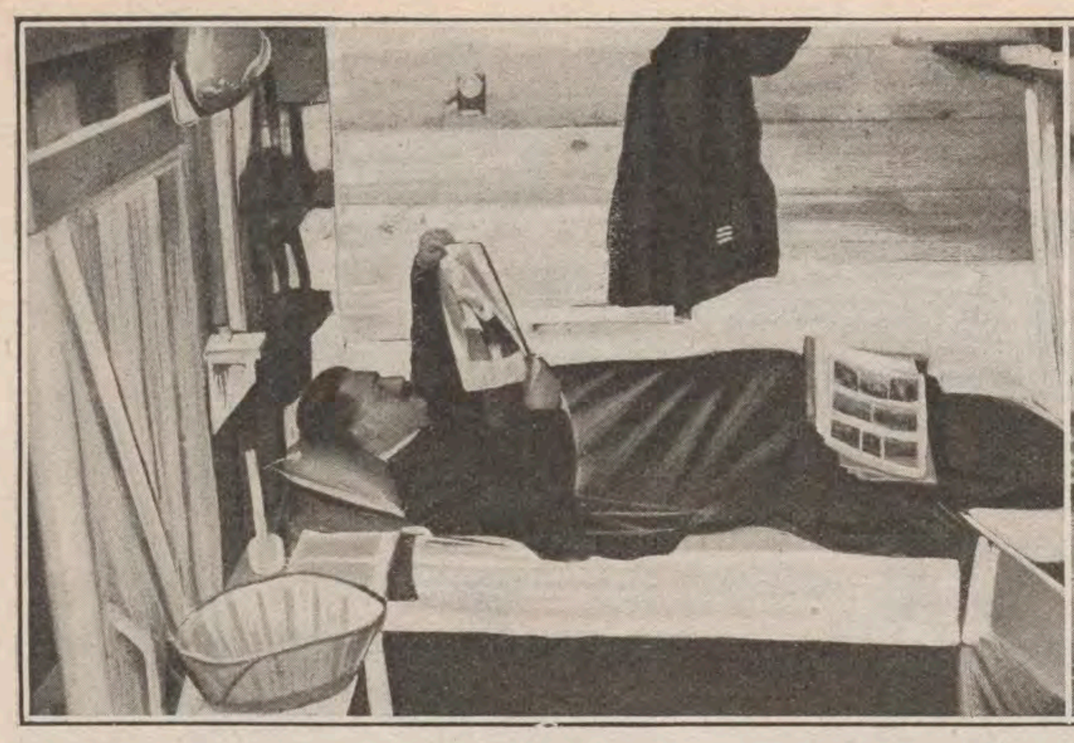
Quand il s'agira de franchir le parapet il sera le premier, quand il faudra enjamber les fils barbelés il sera le premier, quand on arrivera à la tranchée adverse il sera encore le premier. Au combat à l'arme blanche, il sera le plus rageur, le plus énergique et il arrivera finalement le premier au but assigné avec un cœur qui fonctionnera régulièrement et le sourire aux lèvres. Tel est le sportif.

Voyons le sédentaire : c'est le jeune homme qui n'a jamais pratiqué de sport, c'est celui qui ne peut voir un combat de boxe parce que la vue du sang lui fait mal, c'est celui qui saute dans un taxi pour aller de l'Opéra à la Madeleine et qui n'a jamais



LA MARCHE A QUATRE PATTES DANS LA NEIGE

Certains tournaient en dérision l'exercice de la marche à quatre pattes préconisé par le lieutenant Hébert dans sa méthode de culture physique. Ceux qui la pratiquaient sont avantagés lorsqu'il s'agit d'aller en patrouille couper les fils de fer barbelés, aux abords des tranchées ennemies. Et cette marche à quatre pattes devient souvent de la reptation.



DEUX CABINES, DEUX EPREUVES !

Ne croirait-on pas, en regardant ces deux clichés, qu'ils se rapportent au même sujet. Celui de droite représente le coureur cycliste Crupelandt se faisant masser dans sa cabine au cours d'une course de six jours. A vrai dire, malgré la ressemblance, la photographie de gauche n'a pas été prise dans les mêmes circonstances. Elle représente un capitaine se reposant dans sa cagna, en attendant l'heure de l'assaut.

appris à nager, car sa famille craignait qu'il se noyât. Combien nous en connaissons de ce modèle qui nous considéraient comme des brutes, avant le 2 août 1914 !

A la guerre, c'est le soldat discipliné, patriote, qui cherche à bien faire, mais qui au bout de trois mois de campagne aura une bronchite sérieuse et toussera tout le temps. C'est lui qui n'ose jamais regarder la tranchée d'en face et qui part à l'assaut avec la certitude de se faire tuer. C'est enfin lui qui, grâce à une superbe écriture, finira comme scribe dans un quelconque bureau de l'arrière.

Admirons le premier et ne méprisons pas le second. Celui-là, le sportif, fait son devoir de guerrier très naturellement. C'est sa vie, la vie au grand air. C'est la lutte, c'est la bataille. Il était fin prêt pour tous ces exercices physiques. C'est de l'activité qu'il lui faut. Il est arrivé au front armé d'une façon splendide. Il ne souffre pas : il vit.

L'autre, au contraire, est très handicapé : souffre horriblement. Jamais il n'a produit tant d'efforts. Quelques-uns qui sont doués se développent et finissent par suivre. Mais regardez dans nos hôpitaux, les blessés mis à part, comptez, parmi les malades, le nombre des sportifs. Il est nul. Le sportif n'est pas malade. Il se fait blesser ou tuer. C'est tout.

L'un des plus terribles fléaux de la guerre, c'est l'alcoolisme. Là encore le sportif garde son avantage : il ne va pas boire, lui ; c'est un tempérant volontaire. Il n'a pas besoin de chercher de l'énergie au fond d'un quart !

AU REPOS, LE SPORTIF NE CRAINT PAS « LE CAFARD »

Laissons la bataille de côté pour un instant et allons à l'arrière, au repos. Là, les hommes, à part quelques exercices et revues, sont livrés à eux-mêmes. Seize heures sur vingt-quatre, ils n'ont presque rien à faire. C'est le moment le plus néfaste pour le moral du soldat.

Le sportif a déjà trouvé le moyen de se procurer un ballon, des gants de boxe. Il organise des courses à pied, des concours de saut et considère le lancement de la grenade comme un véritable sport. Il s'entretient, il se fatigue, il ne pense pas. Le temps s'écoule et son moral est toujours soigneusement d'aplomb. Cet homme est heureux. Il est gai, il respire, il dévore sa soupe. Pour lui, la semaine est un dimanche perpétuel.

L'autre, le sédentaire, dort en moyenne douze heures sur vingt-quatre, écrit quinze lettres de lamentations par jour et réfléchit le reste du temps. Il ne pense qu'à ses dernières volontés. Il a « le cafard ». C'est à peine s'il mange. Il est triste.

Et combien d'autres exemples !

Revenons au feu : en avril 1915, en Belgique, à L... Nous arrivions en autobus à midi. A 1 heure nous étions engagés. Les Boches avaient enfoncé de quatre kilomètres grâce aux gaz asphyxiants qu'ils envoyaient pour la première fois. Ils étaient... Bref, nous étions, nous, deux bataillons... de zouaves ! Nous progressons avec ordre de nous porter à tel point pour nous masser et, par une contre-attaque audacieuse et énergique, bousculer avec nos petits « zou-zou » toute cette multitude d'ennemis. Marche d'approche terrible sous l'artillerie et la mitrailleuse. Le vacarme est fantastique. Le sol tressaille comme remué par un tremblement de terre. Une fumée âcre et épaisse nous prend à la gorge. Nous utilisons le terrain le mieux possible. Pendant 1.500 mètres, nous avançons par bonds successifs. Effort physique extraordinaire.

Au départ, ma section était à l'effectif de quarante-cinq hommes, à l'arrivée quinze répondent : « Présent ! » Inutile d'insister, ces quinze-là étaient les meilleurs, les plus entraînés : les sportifs. Les autres, malgré tout leur patriotisme de Français, étaient restés en route : blessés, tués ou à bout de souffle.

Le 24 septembre 1914, devant P..., en France. J'étais alors dans la cavalerie. Après avoir tenu toute la nuit des tranchées plus ou moins abritées, nous évacuons devant la supériorité numérique de l'ennemi. A deux kilomètres de là, nous reprenons avec nos montures notre rôle de cavaliers. Nous bivouaquons. A 6 heures du matin, l'ennemi en masse nous encercle et nous mitraille. Affolement ! Les chevaux, à la corde, pris de peur, s'échappent. Les Boches sont à 100 mètres. Les mitrailleuses claquent avec rage. Les hommes jonchent le sol. Nos carabines et nos sabres sont restés aux selles. Rien à faire. Aucune riposte possible. La rage au cœur, nous fuyons jusqu'à M..., village situé à 1.200 mètres de ce point. J'arrive l'un des premiers avec quelques amis. Nos jambes et notre souffle ne nous ont pas trahis. Dans la grande rue, nous nous organisons. Trente-cinq cavaliers démontés nous arrivent, nous formons des barricades et tenons jusqu'à l'arrivée des renforts. Les Boches n'ont pas progressé !

Eh bien ! voilà un exemple frappant, car les trente-cinq cavaliers qui, avec la cuirasse, les bottes, le casque, les éperons sont arrivés à parcourir le terrain et à tenir ensuite toute une demi-journée dans le village, étaient fatalement les plus entraînés, les plus souples et les plus tenaces. Les autres, totalement claqués, se couchèrent et furent atteints par les balles qui labouraient le sol. Leurs moyens physiques très restreints ne leur avaient pas permis de fournir un effort aussi dur. Dans ces moments-là, on ne saurait croire combien les jambes pèsent et combien il est pénible de les traîner.

Dans cette guerre, avec sa méthode, l'homme se rouille très vite. Il fait son séjour aux tranchées, puis, régulièrement, tous les dix jours remonte ou redescend des tranchées pour le cantonnement. En moyenne, quelques kilomètres seulement séparent la première ligne du lieu de repos et, à part quelques légères marches militaires, l'homme ne subit aucune sorte d'entraînement rationnel. Dans certaines unités, on pratique le football. Des matches s'organisent. Les chefs y assistent et, de plus en plus nombreux, y trouvent un intérêt énorme pour l'endurance de leurs hommes. Dans d'autres endroits, on monte des rings et le « noble art » voit venir à lui de nombreux et enthousiastes adeptes. Merveilleux instrument dans les mains de nos supérieurs pour développer le caractère offensif du soldat.

Malheureusement, il n'en est pas de même partout. Reconnaissons pourtant les progrès énormes qu'a fait le sport dans l'éducation militaire. Le soldat a besoin d'air libre. Faisons-le sauter, faisons-le courir en plein air, la poitrine nue. Ne l'emmaillotons pas. Laissons-le transpirer à son aise. Qu'il s'enivre de plein air. Habituons-le aux espaces libres et que ses muscles deviennent durs, que sa poitrine s'élargisse : le jour de la grande poussée, il pourra alors produire le maximum de son rendement.

Sous-Lieutenant DECOIN.

Ces chevaux de frise, redoutés du fantassin, ne rappellent-ils pas les obstacles qui, dans les crosses pédestres, émaillaient de difficultés le parcours ?

L'AUTOMOBILE, AIDE DE LA VICTOIRE

Par le Sous-Lieutenant Georges BOILLOT

CET ARTICLE EST LE DERNIER DU GLORIEUX HÉROS GEORGES BOILLOT QUI NOUS L'ENVOYA QUATRE JOURS AVANT D'ÊTRE TUÉ DANS UN COMBAT AÉRIEN.

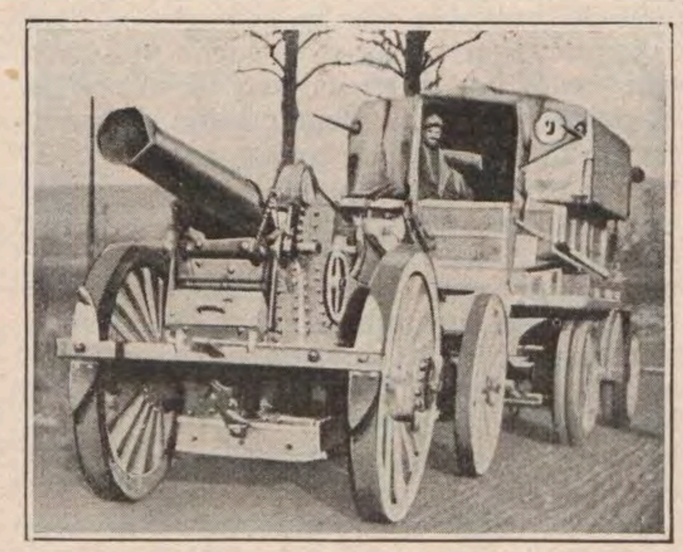
AVANT de devenir aviateur, j'étais automobiliste. J'ai fait pendant plus d'un an campagne dans cette arme qui me rappelle un peu la définition qu'Esope donnait de la langue. Celle-ci, disait-il, était la pire et la meilleure des choses : dans l'automobile, on côtoie des embusqués invétérés et des héros glorieux.

L'automobiliste n'est pas forcément obligé d'élire domicile dans une grande ville, de se faire monter son chocolat le matin dans sa chambre et de transporter une notabilité civile du Café du Commerce à la Préfecture. Non, il n'est point non plus forcé par le règlement de se vêtir d'un uniforme en drap d'officier, sortant de chez le bon faiseur ou, poussant le sens de l'actualité jusqu'à l'exagération, de se coiffer d'un casque qui sur sa tête ressemble plutôt à un saladier lorsque son service ne le fait jamais approcher à plus de 80 kilomètres des lignes.

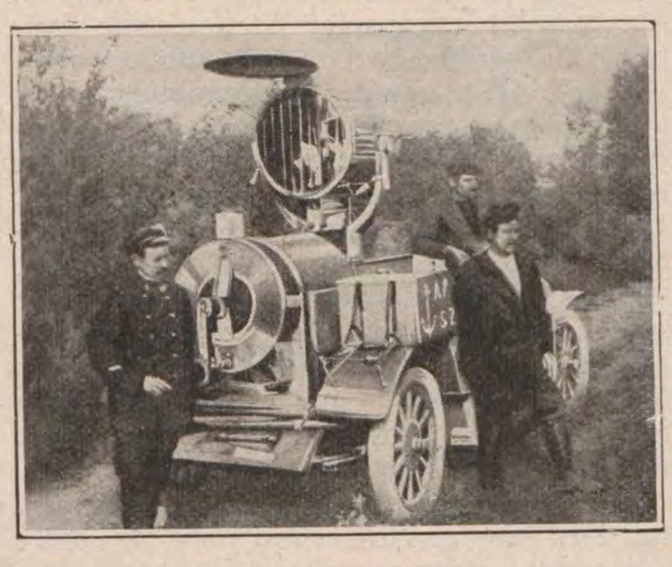
Laissons de côté ce militaire qui a fait le plus grand tort à ceux qui ont accompli leur devoir, et qui ne serait pas du reste ridicule s'il accomplissait modestement et sans prétention le poste qui lui a été assigné. Ne nous occupons que de ceux qui sont obligés d'exécuter leur mission sous le feu incessant de l'ennemi, sous un feu traître qui vous abat sans que vous puissiez riposter, sans que vous ayez la possibilité de vous défendre. C'est la route tenue par l'artillerie adverse : les obus tombent avec régularité. Vous êtes aperçu, la pièce est pointée vers l'endroit où vous allez passer, soudain le projectile arrive, vous pulvérise : l'automobiliste est mort pour la patrie. Il n'a pas eu la joie de défendre sa peau ! Et pendant toute sa campagne, quand il disait : « Je suis dans les autos », un sourire narquois et méprisant accueillait sa déclaration.

A l'heure actuelle, avec la guerre de tranchées, parcourir les routes du front en automobile constitue un danger permanent, mais nous n'avons plus ces émotions si souvent ressenties au début lorsque nous ne savions pas si le village où nous allions pénétrer était occupé par les nôtres ou par les Boches. Lorsque reviendra la guerre de mouvement, l'automobiliste pourra répondre aux attaques, il pourra se venger et ce corps de troupe se couvrira de gloire comme il l'a déjà fait en maintes circonstances.

AUTOMOBILE D'ÉTAT-MAJOR
Le coureur cycliste connu Seigneur est automobiliste au Grand Quartier Général.



TRANSPORT DES PIECES LOURDES
Les grosses pièces d'artillerie sont transportées par des tracteurs automobiles qui les amènent au front.

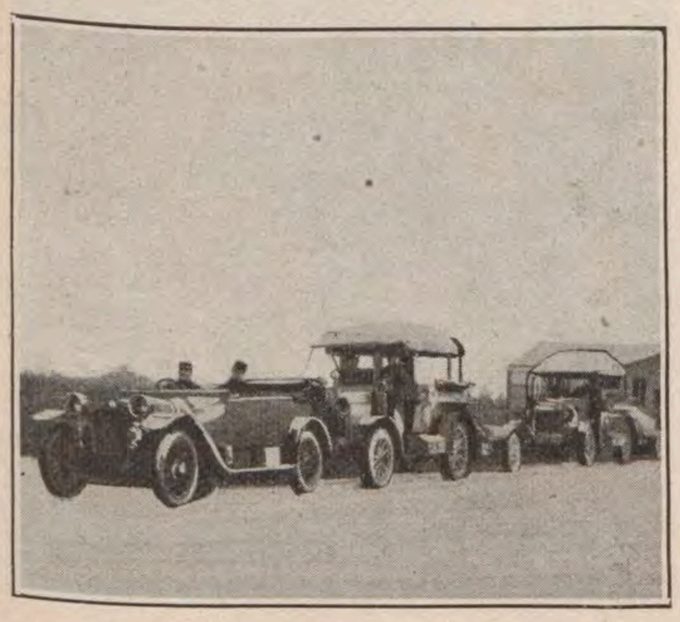


AUTOS-PROJECTEURS
Les autos-projecteurs, confiés à des marins, permettent de découvrir, la nuit, zeppelins et avions.

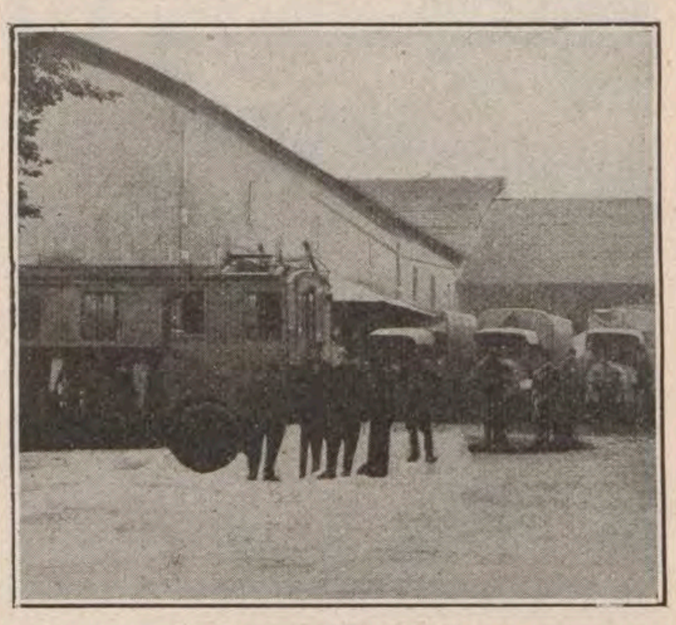
Je me contenterai de citer une anecdote qui se rapporte à l'un de nos camarades de l'aviation pour lequel j'ai la plus profonde admiration, le sous-lieutenant Nungesser. Au début, il était cavalier au 2e hussards. Un jour, il part en éclaireur à Coucy-le-Château. Un lieutenant et deux fantassins l'accompagnent. Soudain, la reconnaissance est cernée par l'ennemi. L'officier est blessé. Nungesser s'occupe de lui permettre de rejoindre son régiment avec une automobile que des cyclistes allemands mettent dans l'impossibilité de continuer sa route. Notre héros échappe à la poursuite, entraînant toujours son lieutenant. Il trouve un cheval, y fait monter son compagnon et, à la faveur d'un bois, opère le sauvetage. Mais il n'a pas terminé sa mission. Qu'importe l'adversaire qui l'entoure. Il revient avec les deux fantassins. Rampant dans les fossés, il cherche à se renseigner avant d'essayer de rentrer. Tout à coup, une 40-chevaux Mors approche à toute allure. Elle est montée par quatre officiers : un colonel de la garde impériale, un capitaine de cuirassiers blancs, deux lieutenants. Nungesser se place en travers de la route et somme les arrivants de se rendre. C'est en vain. A son injonction répond un feu nourri : une quarantaine de balles se succèdent dont l'une coupe en deux le shako du hussard. Riposte plus précise des Français qui parviennent à tuer tout l'équipage. Les Allemands morts, Nungesser se précipite, les déshabille, met les vêtements dans la voiture, prend le volant, et, en dépit des ennemis qui, attirés par le bruit, accourent et commencent la fusillade, il s'enfuit, ramenant les deux lignards, et parvient en passant en trombe à rejoindre les lignes françaises. Les papiers saisis étaient d'une importance extrême. Notamment le colonel de la garde impériale se dirigeait à l'aide d'une carte sur laquelle des fiches indiquaient la marche des armées allemandes sur Paris.

Et c'est ainsi que Nungesser devint automobiliste et gagna sa médaille militaire. « Tu es hussard, lui avait dit le général enthousiasmé, tu as pris une Mors. Je te la donne, tu seras le hussard de la Mors. »

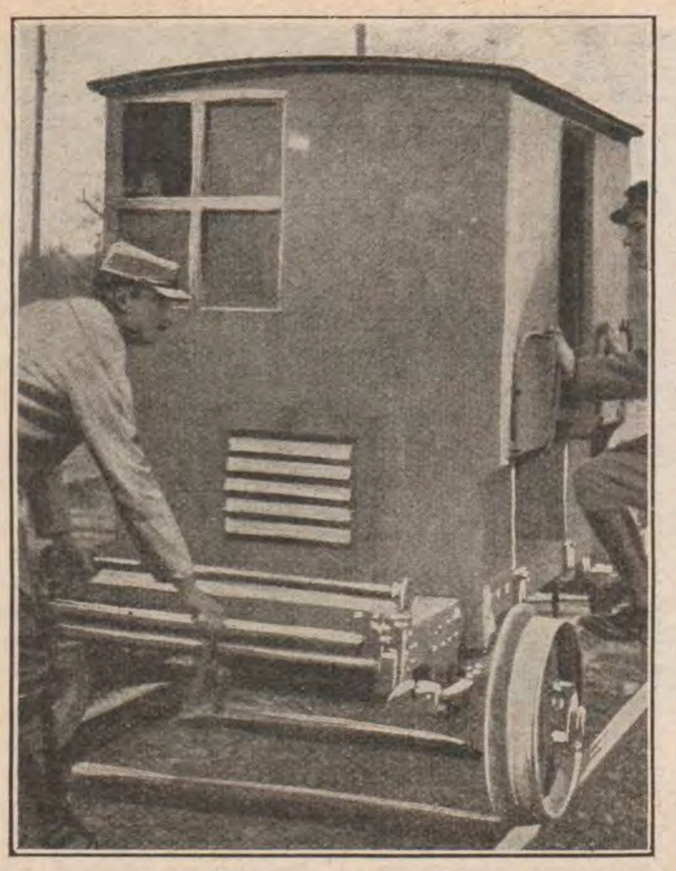
Je pourrais citer de nombreux autres faits prouvant la hardiesse et l'héroïsme des soldats servant dans l'automobile. S'imagine-t-on le courage qu'il fallait aux autos-mitrailleurs lorsqu'ils s'avançaient à toute allure dans un village occupé par les Allemands et



VOITURES D'AVIATION
Un train d'escadrille comporte une voiture légère, six tracteurs pour le personnel et six remorques.



CAMION-ATELIER
Les camions-ateliers fonctionnent au moyen de la force distribuée par le moteur dans les machines.



Cliche de la Section photographique de l'Armée.

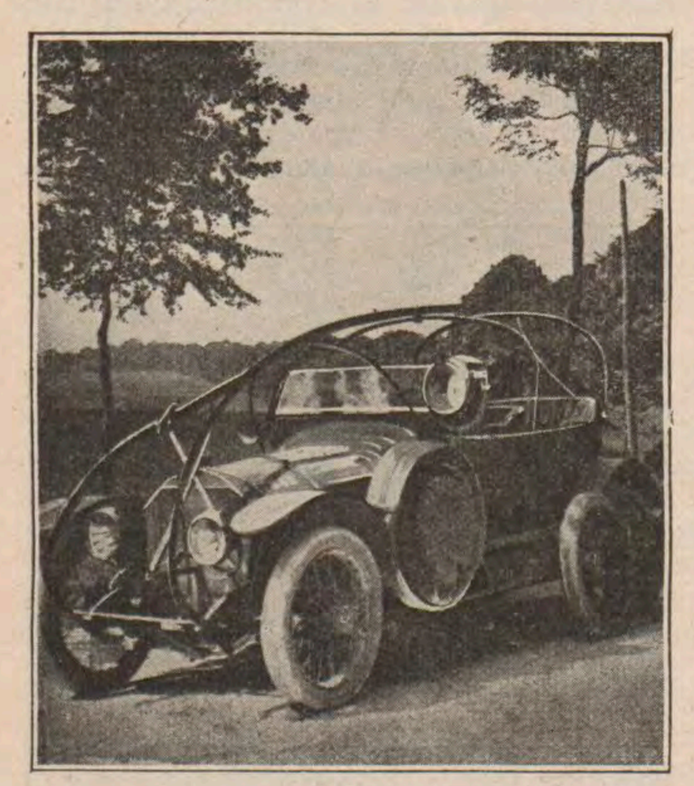
AUTOMOBILE MIXTE

Cette automobile peut alternativement être employée soit sur rails soit sur route si la voie est coupée.

Cliché de la Section photographique de l'Armée.

AUTO-PIGEONNIER

L'automobile-pigeonnier, qui aurait pu prévoir cette utilisation pourtant si précieuse?



Cliché de la Section photographique de l'Armée.

AUTO-COUPE-FILS

Au début de la guerre, certaines voitures possédaient ce dispositif pour couper les fils de fer barbelés.

que, sous le feu ennemi, ils tiraient à droite, à gauche, devant, derrière, à la merci de la moindre panne.

Un jour, un officier, entouré de tous côtés par les Boches qui cherchaient d'ailleurs très courageusement à l'arrêter, réussit par sa présence d'esprit à rentrer avec des grappes humaines de prisonniers suspendus aux flancs de la voiture. Et le maréchal des logis de Dreux-Brézé, devenu également aviateur, faisant 27 prisonniers à lui tout seul, en accomplissant une reconnaissance en automobile ? Les actes glorieux abondent, les anecdotes émouvantes sont légion. Les dimensions de cet article m'empêchent d'insister, mais un jour viendra où l'on pourra lire avec passion le Livre d'or de l'automobile à la guerre.

Aussi je ne me permettrai pas, après de si beaux exemples, de raconter quelques faits personnels et intéressants auxquels j'ai été mêlé. Je me contenterai de déclarer que les plus grandes fatigues éprouvées, les plus grands périls courus par moi le furent pendant ma carrière d'automobiliste militaire. Les Grands Prix de l'A. C. F. que j'ai gagnés ne sont rien comparés aux raids que j'ai exécutés en service commandé. Mais quelles belles et douces émotions que celles ressenties ! Quel souvenir ineffaçable que seul peut contrebalancer le duel avec le Boche à 3.000 mètres dans les airs! Lorsque je parle de mes Grands Prix de l'A C. F., quel remords est le mien en pensant à celui de 1914 : ah! si nous avions su que la guerre allait éclater, comme les Lautenschlager et autres Allemands n'auraient jamais revu leur pays.

Mais, m'objecterez-vous, comment se fait-il que, le métier étant si passionnant, la plupart des automobilistes connus aient abandonné le volant pour le manche à balai! La raison en est bien simple, je l'ai déjà donnée plus haut : les missions sont toujours périlleuses, mais moins intéressantes puisque nous ne pratiquons plus la guerre de mouvement. L'automobile est comme le cheval : la tranchée est l'ennemi. Elle bout d'impatience dans l'attente de nouveaux exploits, mais le véritable conducteur de carrière trouve un peu monotone cette vie indispensable cependant de ravitailleur. Il lui préfère les drames de l'air et leur griserie. Lorsque reviendra l'époque des raids en avant, il regrettera peut-être sa fidèle voiture et ce sont d'autres, des jeunes, qui se couvriront de gloire. C'est une impression si délicieuse que de se sentir lancé à toute allure au milieu d'une patrouille de uhlans, de mitrailler sous leur feu, et de revenir en marche arrière, à la même vitesse, pour atteindre les survivants. La fièvre vous prend, l'émotion grandit à chaque tour de roue : voilà du beau sport !

Actuellement, les automobilistes ne connaissent pas ces satisfactions. Mais on leur a confié les fonctions les plus inattendues : un coup d'œil jeté sur les photographies qui illustrent cet article en fournira la preuve. L'automobile-pigeonnier, l'automobile-abattoir, l'automobile-bazar, l'automobile-atelier, l'automobile sanitaire, l'automobile-citerne, l'automobile-projecteur, s'ajoutent à l'auto-mitrailleuse, à l'auto-canon qui remporte de retentissants succès sur les pirates de l'air. L'automobile ? On en a mis partout et partout elle a montré sa valeur, son utilité, sa nécessité. Jamais on n'oubliera que ce sont nos braves taxis de Paris qui amenèrent les renforts, causes de la victoire de la Marne, de même que nos autobus transportent des armées vers les secteurs où l'ennemi manifeste de l'activité.

N'est-ce pas ce moyen de locomotion qui fut l'un des grands auxiliaires de notre admirable résistance dans la bataille de Verdun ? Que le public sache que nos batteries lourdes sont traînées par des automo-

AUTO-BAZAR

L'auto-bazar permet aux poilus de se procurer ce dont ils ont besoin sans passer par les mercantis.

AUTOS DE RÉPARATION

Chaque parc d'aviation est en mesure d'effectuer sur place les réparations urgentes.

AUTOBUS DE RAVITAILLEMENT

Les moutons sont amenés vivants dans des autobus peu habitués à ce transport de viande fraîche.

TRANSPORT DE RENFORTS
Les transports de troupes par convois automobiles sont devenus très fréquents autour de Verdun.

TRANSPORT DE PIÈCES
Quels que soient le poids transporté et les chemins à parcourir, l'auto conduit la pièce à l'endroit désigné.

AUTO SANITAIRE
Pour l'évacuation des blessés, l'ambulance vient prendre les malheureux sous le feu ennemi.

biles. Certains régiments d'artillerie lourde en ont plus de 1.000. Et dans nos escadrilles, que ferions-nous sans nos fidèles tracteurs qui viennent nous ravitailler ou nous dépanner sous le feu de l'ennemi ?

Je terminerai en insistant sur l'importance de l'automobile remplaçant le rail, très avantageusement d'ailleurs. Avant d'être versé dans l'aviation, j'ai eu l'honneur d'être chef instructeur pour les convois. A voir des voitures défiler les unes derrière les autres sur une route, on ne se figure pas toute la difficulté qu'il y a à former des conducteurs pour ce genre de travail qui nécessite pardessus tout de l'ordre, de la méthode, de la discipline, sans compter des notions de mécanique très poussées. Car si une panne au milieu des obus doit être réparée rapidement, elle est moins facile à trouver que lorsqu'on n'est pas impressionné par les morceaux de fonte qui éclatent autour de vous. D'où sang-froid, présence d'esprit, force morale. Je connais des automobilistes remarquables qui ont toujours été exécrables comme convoyeurs. Ils allaient trop vite, ne conservaient pas leur distance, n'étaient pas alignés, que sais-je ? Un convoi, c'est un troupeau où il n'y a pas de chien de berger. Celui-ci existe, mais il est en tête et ne peut sans cesse rectifier les positions. Or si certains se livrent à des fantaisies, il en résulte des embouteillages qui font perdre des heures, et pour peu que le tir de l'ennemi soit juste, on juge des effets enregistrés.

Il ne faut pas commettre la moindre faute, l'importance de la mission est trop haute. Les soldats attendent là-bas soit des munitions, soit des vivres. Il faut arriver coûte que coûte et de l'ordre qui règne dans le convoi résulte le succès de l'entreprise.

Les camions, qui sont, dans toute attaque, les auxiliaires les plus précieux de nos troupes, constituent l'une des organisations les plus curieuses qu'on puisse imaginer. C'est le travail en série dans toute sa beauté : série pour les véhicules qu'on construit en trois semaines au lieu de deux mois, série pour les conducteurs qu'on forme en vingt et un jours. Quand le camion est commencé, l'apprenti chauffeur débute. Lorsque celui-là est prêt à prendre la route, celui-ci est apte à l'y conduire. Le modèle courant transporte quatre tonnes de marchandises et pèse 3.400 kilos à vide. Il faut donc que nos routes aient les reins solides pour supporter ces sept tonnes et demie en roulant à bonne allure du matin au soir.

« A l'usine, dans l'atelier de montage, écrivait-on l'autre jour dans le *Bulletin des Armées*, voici le châssis robuste qui repose sur des tréteaux. Après un essai sur un banc fixe de cinq à six heures, pendant lequel il doit tourner régulièrement sans arrêt, le moteur est prêt. Il prend alors sa place ; le châssis est muni de ses roues, et de tous les organes de transmission. On pose les freins et les diverses commandes, puis, avec une carrosserie provisoire, le camion sort de l'usine pour son premier essai sur route. Il n'y a plus ensuite qu'à mettre en place la carrosserie véritable, et le véhicule est présenté à une commission militaire qui procède à sa réception. Le camion achevé accomplit alors un nouvel essai de 50 kilomètres en charge sur route. Rien ne cloche, il est prêt à être envoyé aux armées. »

Les chauffeurs sont réunis dans une école spéciale. Ce sont des inaptes, des auxiliaires, des R. A. T. ou des engagés volontaires. Souvent, ils n'avaient jamais tenu un volant de leur existence. Trois jours de théorie sur un moteur, une théorie simple, facile, à la portée de tous, de la vulgarisation. Puis on passe à la pratique. Pendant six jours, l'élève apprend à conduire des voitures légères. Il s'initie de cette façon aux mystères de la direction, des freins et des changements de

AUTO-MITRAILLEUSE FRANÇAISE
Les autos-mitrailleuses sont surtout employées dans la guerre de mouvement. Elles sèment la terreur.

AUTO-MITRAILLEUSE BELGE
Auto-mitrailleuse belge à double direction avant et arrière, permettant des raids très meurtriers.

AUTO-MITRAILLEUSE ANGLAISE
Les Anglais possèdent des autos-mitrailleuses très puissantes, blindées et armées d'une façon impeccable.

UN CONVOI DANS LES RUINES

Du village, il ne reste que quelques rares maisons. C'est à travers les trous d'obus et les pierres que passent et repassent les convoyeurs. De temps en temps, une marmite tombe, met une perturbation passagère dans le cortège. Si une voiture est atteinte, une équipe la verse dans le fossé et le défilé continue transportant les réserves en hommes, en munitions ou en nourriture.

vitesse. Nouveau stage de six jours, cette fois sur des camions : manœuvres dans les rues et avenues. C'est l'art de se placer, de reculer, d'éviter l'obstacle. Et c'est, enfin, des randonnées sur un circuit de 4 à 5 kilomètres avec des camions réformés.

Cette façon de fabriquer camions et conducteurs, rappelle un peu cette affiche de marchand de chapeaux où l'on voyait jeter dans une cuve des lapins qui, après être passés dans diverses machines, sortaient transformés en d'impeccables couvre-chefs.

Les vingt et un jours du convoyeur terminés, l'examen est fini : première épreuve pour récapituler tout l'apprentissage. Puis, six jours de convoi. Les camions se rangent en file et partent pour trois randonnées : deux de 25 et une de 100 kilomètres. Et c'est l'examen de sortie avant d'aller à Versailles où une commission étiquette chacun des titulaires selon ses capacités.

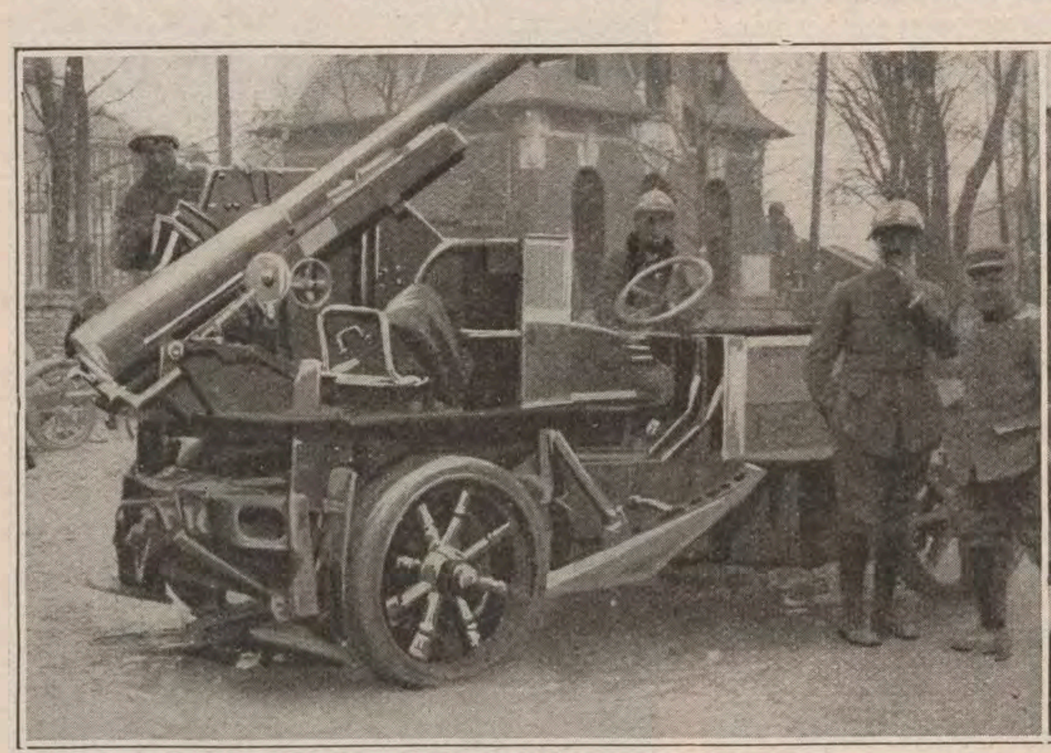
Telle est l'organisation grâce à laquelle nos armées ne manquent ni de munitions, ni d'hommes, ni de vivres.

C'est au cours de l'offensive de Verdun que l'automobile a prouvé son utilité et s'est réhabilitée dans l'esprit de ceux qui doutaient encore de l'abnégation et du courage des conducteurs du front. Il fallait suppléer aux voies ferrées. Mais une seule route le permettait. On réussit à organiser une voie de ravitaillement qui constitue un véritable circuit. Du matin au soir, les camions circulaient, se succédant de 20 en 20 secondes lorqu'ils étaient en troupe, tandis que des territoriaux massés sur leur passage avaient mission de boucher immédiatement les trous creusés par les tonnes qui roulaient vers la ligne de feu.

Ces trous semblaient bien modestes à côté de ceux que faisaient souvent les obus pendant le passage. Un camion était-il endommagé ? Aussitôt une équipe survenait et le poussait dans le fossé de telle sorte que la circulation n'était jamais arrêtée pour quelque raison que ce fût. Tout le long de la route le service était organisé d'une façon impeccable, et c'est grâce à lui que Verdun a résisté, que nos soldats ont infligé des pertes terribles aux Boches et que la grande attaque s'est traduite par un échec comme ceux que le Kronprinz seul sait totaliser.

Et qui pense à l'automobile, lorsqu'on parle des facteurs du succès ? Pourtant les Allemands n'avaient-ils pas décidé d'isoler la place forte, de l'empêcher de communiquer avec l'arrière par la voie ferrée. Certes le raisonnement était logique comme tous ceux de nos ennemis qui par malheur pour eux oublient toujours un élément. Quand il s'agissait de prendre Paris, ils avaient tout prévu, sauf notre résistance. Quand ils ont cru que Verdun serait à leur merci à condition que les trains ne pussent y arriver, ils avaient oublié l'automobile !

Sous-lieutenant Georges BOILLOT.



DES CANONS ! DES MUNITIONS !

Les autos-canons sont l'une des grandes révélations de cette guerre. C'est grâce à elles que sont poursuivis avions et dirigeables ennemis. Combien ont été abattus, sans oublier le zeppelin de Revigny.

Les convois automobiles, nuit et jour, ravitaillent les points du front où se manifeste de l'activité. Ils apportent des tonnes d'explosifs que les artilleurs viennent chercher à mesure qu'elles arrivent.

LA FINALE DE LA COUPE DE FRANCE DE FOOTBALL-ASSOCIATION

Cette épreuve a essayé de tenir pendant la guerre la place occupée par le Trophée de France. Dans le match éliminatoire, « l'Olympique » (Paris) avait battu péniblement la « Vie au Grand Air du Médoc » (Bordeaux), qui fournit un bel effort. Pour la finale, « l'Olympique » triompha assez aisément de « l'Etoile des Deux-Lacs » (Paris) par 3 buts à 0. Le vainqueur fut cependant parfois en danger ainsi que le prouve cette photographie, qui nous montre les « Deux-Lacs » faisant une dangereuse incursion vers le goal adverse. Mais la finale donna lieu à un match incontestablement moins disputé que celui de l'éliminatoire. Ainsi la guerre a continué la tradition des finales plus aisément gagnées que les éliminatoires.

LA TRÊVE DES POINGS...

Par Jacques MORTANE

LA BOXE ET LA GUERRE. — JESS WILLARD EST-IL UN VRAI CHAMPION. — QUE SONT DEVENUS LES AUTRES PUGILISTES EN RENOM? — UNE RÉVÉLATION.

Comme elle nous semble lointaine l'époque où les samedis soir toute la foule des sportsmen se retrouvait autour des rings. A ce moment, la question à l'ordre du jour se discutait avec passion : Georges Carpentier, par exemple, battrait-il Gunboat Smith ? Aujourd'hui elle est remplacée par cette autre interrogation, combien plus passionnante : quelles sont les pertes des Allemands devant Verdun ? Que de vides, après la campagne, dans les spectacles de boxe aussi bien dans le ring que parmi les habitués. C'est du côté des artistes, le boxeur Clément, mort au champ d'honneur; c'est le jeune Jean Renault, du côté du public. Le neveu du célèbre constructeur opérait une reconnaissance dans la région de Forges lorsque soudain un fokker se laissait tomber à une allure vertigineuse, l'attaquait par derrière, très près, tirait et immédiatement l'avion français piquait verticalement à plein moteur, s'ouvrait en l'air et c'était l'atroce chute. Renault avait été tué à la première décharge. Je ne cite que ces deux victimes, mais qu'ils seront nombreux ceux que nous étions habitués à voir ou à applaudir et qui reposeront de leur dernier sommeil, dans la gloire du devoir accompli, pour la Patrie.

Cette guerre ne nous rappelle-t-elle pas les phases d'un véritable combat de boxe ? Ne croyons-nous pas revivre les péripéties du match au finish Joë Jeannette-Sam Mac Vea ? L'Allemand ne ressemble-t-il point à celui-ci : pesant, gigantesque, « kolossal », il attaque d'abord avec toute sa vigueur, toute son énergie, sûr de la victoire. Il s'épuise sans trouble, car selon lui la lutte sera de courte durée, il met son adversaire à deux doigts du knock-out au dix-huitième round. C'est la ruée vers Paris. Mais Joë Jeannette se remet, se reprend, riposte, commence à s'assurer l'avantage. Nous assistons alors à la bataille de la Marne. Puis la rencontre continue, durement menée. Si Sam Mac Vea n'est pas encore battu, son rival lui impose son jeu. Peu à peu, le Goliath souffle avec peine, s'épuise en pure perte, mais tient encore, tient toujours. Il semble résister aux assauts qui lui sont livrés : c'est l'Yser, c'est la Champagne, c'est l'Hartmannswillerkopf. Il tente une offensive, se rue, les poings en avant, fait croire qu'il a retrouvé des forces nouvelles. Il ne peut rien contre son adversaire. Joë Jeannette le laisse se fatiguer et se contente de l'arrêter ou de riposter sur des attaques. C'est Verdun. Et soudain, alors que rien ne le faisait prévoir, lorsque le gong de la quarante-neuvième reprise retentit, on voit Sam Mac Vea affalé sur sa chaise, décliner la lutte, abandonner, laisser la victoire à Joë Jeannette. Et c'est ainsi vraisemblablement que se terminera la guerre actuelle.

Il y a plus qu'une ressemblance entre la boxe et le sport meurtrier qui a tant d'adeptes depuis près de deux ans. Tous les Français doivent reconnaître que « le noble art » a forgé des hommes physiquement et moralement. Ceux qui le pratiquaient ont été avantagés vis-à-vis de ceux qui le trouvaient trop brutal et pas assez mondain. Si tous n'ont pas fait leur devoir, par contre ceux qui sont partis avec l'appât de la bourse la plus belle, le triomphe de leur patrie, ont fait l'admiration de leurs chefs non seulement par leur courage, mais aussi par leur présence d'esprit, leur sang-froid, leur mépris du danger. Ils sont nombreux les inconnus, les novices, les amateurs qui ont réalisé des prouesses. Et parmi les champions, je ne citerai que ceux dont le nom me revient à la mémoire : Brochet, Ledoux, Papin, Géo Max, Thomas, sans oublier l'aviateur Georges Carpentier. En Angleterre aussi, la boxe a fourni au recrutement un contingent remarquable.

C'est pourquoi, étant donnée l'importance athlétique de ce sport, il est permis de se demander pourquoi ses représentations ont été interdites à Paris. Elles offriraient cependant un intérêt plus considérable que celles des revues de music-halls par exemple. Si l'on va à celles-ci pour voir des femmes court vêtues, on ne peut dire que le Wonderland attirait la foule pour les torses nus. Il semble qu'il aurait été sain, et même patriotique, d'encourager la formation de nouveaux boxeurs. Les « bleuets » n'auraient-ils pas obtenu des résultats excellents pour leur développement en pratiquant l'escrime du poing? Et pour les en convaincre, la meilleure démonstration ne consistait-elle point dans la reprise des soirées hebdomadaires du pugilisme ? Il est encore temps de réparer ce qui, selon nous, est une erreur, mais la logique et le bien-être public n'ont pas toujours été des raisons suffisantes pour dicter des décisions.

Le champion poids moyen irlandais, Pat O'Keeffe, s'est enrôlé dès les premiers jours de la mobilisation et combat dans les rangs de nos alliés les Anglais.

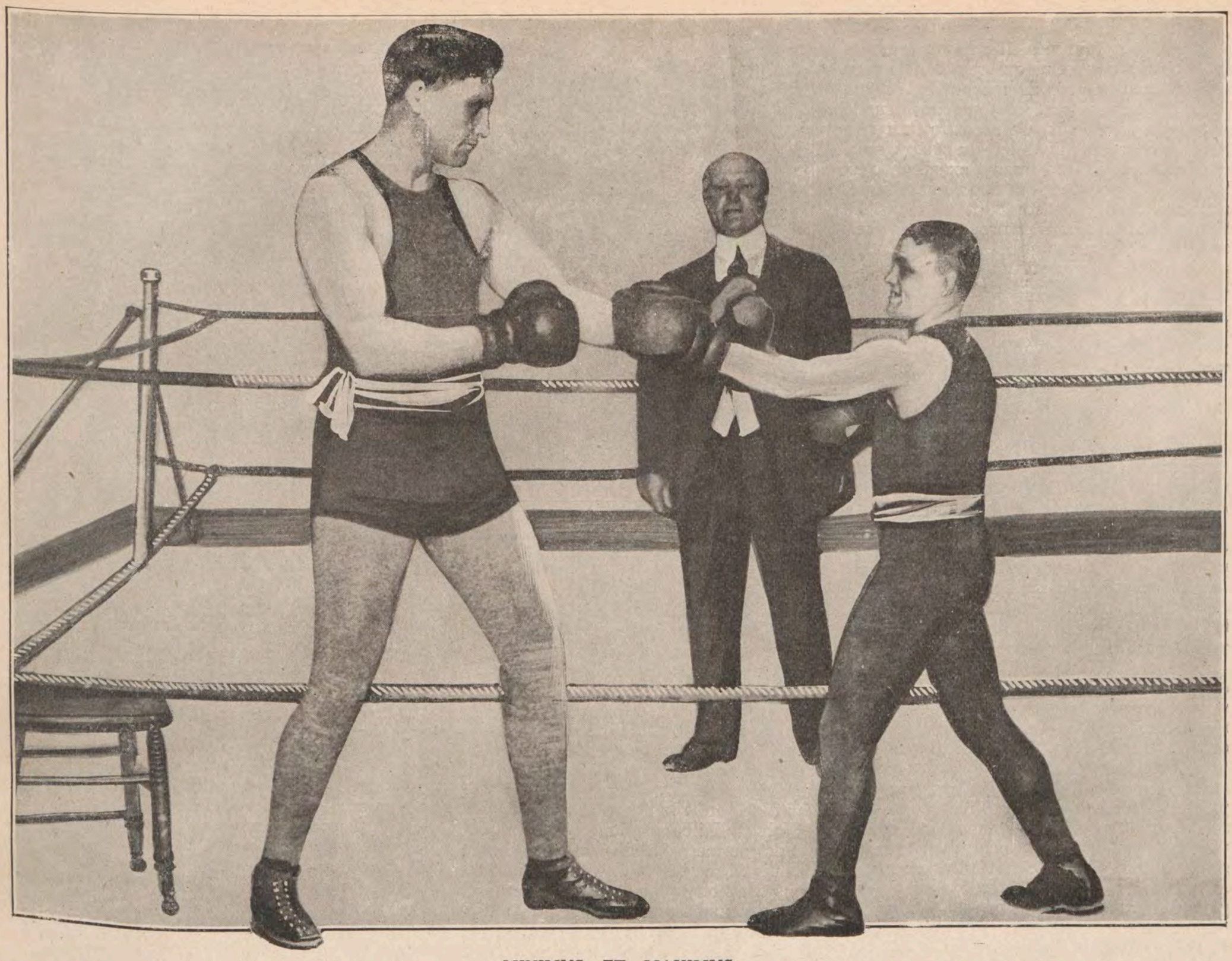
Et pendant que l'Europe se bat, l'Amérique est devenue à nouveau le paradis de la boxe. D'ailleurs je dois reconnaître que rien de très sensationnel n'en est résulté. Jess Willard est champion du monde : il a battu Jack Johnson, le 5 avril 1915, à La Havane. Le nègre a été mis hors de combat à la vingt-sixième reprise. Pour cette séance, qui ne fit que 550.000 francs de recette, Johnson reçut 150.000 francs et Willard 50.000. Mais nous avions vu l'ancien champion à Paris contre Frank Moran. Nous savions ce qu'il était devenu et la victoire de Jess Willard ne suffit pas à nous prouver que nous possédons un digne successeur des Corbett et autres Fitzsimmons. Depuis, Jess Willard, qui devient difficile pour le choix des adversaires, accepta de rencontrer Frank Moran en mars dernier dans un match de dix rounds sans décision. Il gagna, mais ne parvint pas à abattre un pugiliste d'une catégorie qui cependant n'a pas l'habitude de fournir les apprentis champions. Jess Willard reste donc pour nous un homme de bonne classe, sans plus. Son tarif est certainement plus reluisant que son style. Dans sa rencontre du 25 mars, il a été payé à raison de plus de 7.916 francs par minute. Peut-être est-ce afin d'en donner pour leur argent aux impresarii qu'il a fait durer le combat jusqu'à la dixième reprise. C'est un prétexte, mais non pas une excuse! Vraiment, donner pour une rencontre aussi courte 237.500 francs à un boxeur qui n'a en somme qu'un passé très restreint, prouve que si la vie est chère en Amérique, ce ne sont pas certains pugilistes qui pourront se plaindre.

Qu'a fait Jess Willard avant de triompher de cette gloire déchue et peu intéressante qu'était Jack Johnson ?

LE RECORD DE JESS WILLARD

Né dans le Kansas le 29 décembre 1887, il commençait à se présenter dans un ring en 1911. Il était l'un des produits fournis par la chasse à l'espoir blanc. Il fournissait 8 combats, en gagnait 5 par knock-out (2 en 3 rounds, 2 en 4, 1 en 11), 2 aux points (en 10 rounds) et en perdait un sur une faute. Il était battu en la circonstance par Louis Fink qu'il knock-outait au cours de la même saison,

En 1912, 7 matches : 5 victoires par knock-out, 2 sans décision avec Arthur Pelkey et Luther Mac Carty. En 1913, 5 gains par knock-out, dont un au neuvième round sur Georges Rodel, qui était loin d'être un champion; 3 succès aux points, dont un sur Carl Morris, un match nul, un sans décision et une défaite aux points en 20 rounds par Gunboat Smith. Or, celui-ci fut vaincu sur une faute par Georges Carpentier en six rounds. Notre champion, on s'en souvient, l'avait knock-outé au quatrième au grand dam de l'un des chronométreurs qui raccourcit la reprise de 40 secondes et sonna la fin du round au lieu de la mise hors de combat de l'Américain. En 1914, Willard fournit trois combats : il gagna une fois aux points sur Tom Mac Mahon et knock-outa Georges Rodel (6 rounds) et Dan Daily (9). Sa dernière exhibition datait du 28 avril précédent,



MINIMUS ET MAXIMUS

Sur ce cliché sont représentés deux champions du monde : celui des poids lourds, Jess Willard et celui des poids coqs, Kid Williams. Il semble qu'il soit inutile de les désigner d'une façon plus précise. Le petit, que Charles Ledoux s'apprêtait à rencontrer au moment de la mobilisation, paraît plus scientifique que le colosse.

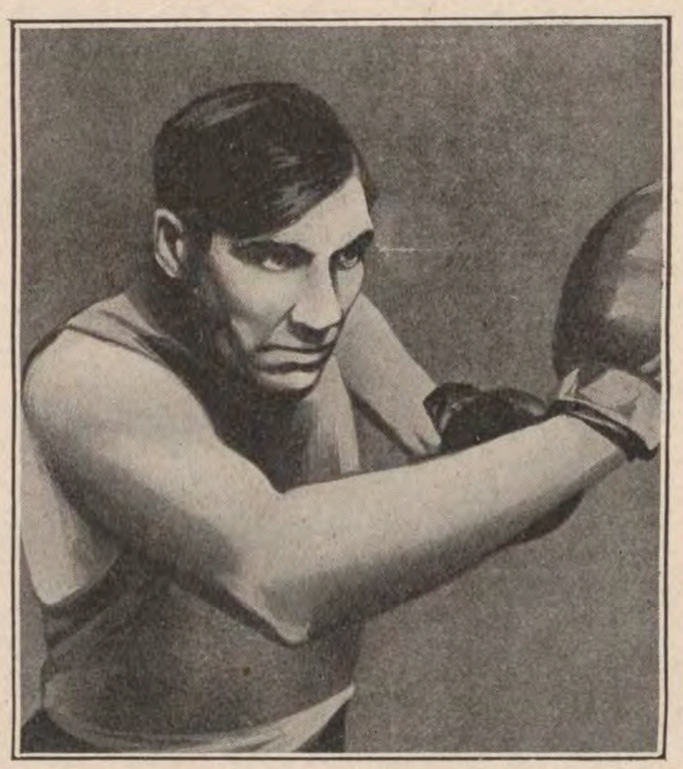
lorsqu'il battit le 5 avril 1915 Jack Johnson au 26e round.

Si l'on ne juge que par les résultats, ce record semble très beau puisqu'il ne comporte qu'une seule défaite aux points, mais vraiment lorsqu'on étudie la carrière des adversaires vaincus, on est forcé de reconnaître que ce Jess Willard est un favori de la fortune, sinon de la boxe. Et Georges Carpentier peut en vouloir à Guillaume II qui l'empêche d'essayer de ravir le titre à cet Américain qui est un colosse, mais non un artiste du poing.

Le nouveau champion se défend d'être inférieur aux gloires du passé. On n'est jamais si bien défendu que par soi-même. Mais, à bien réfléchir, son raisonnement n'est pas aussi paradoxal qu'on pourrait le supposer :

— Personne, affirme-t-il, n'a plus de respect que moi pour la vieille école du pugilisme, mais en étudiant les faits je crois difficile de prétendre que les champions d'aujourd'hui ne valent pas ceux de naguère. Logiquement, ceux de maintenant en savent aussi long que ceux qui les ont précédés et ils y ont ajouté de nouveaux principes qui n'ont pu que perfectionner l'escrime du poing. Qui oserait le nier? La boxe est vraiment un métier et ceux qui la pratiquent y consacrent tout leur temps, combattent plus que jadis et comme ils sont plus nombreux cherchent avec soin à découvrir des procédés inédits pour essayer de triompher. Donc, établissons que rien ne recule dans l'humanité, tout progresse. Et il en est de la boxe comme de tout.

« Maintenant occupons-nous des personnalités. La foule affirme que John L. Sullivan était un grand boxeur. Certes, cette déclaration n'est mise en doute par personne. Je ne chercherai donc pas à rabattre ses succès, mais à son époque combien y avait-il de champions à lui opposer? Vous avez trop de doigts à une seule main pour les compter. Aujourd'hui il y a cent pugilistes pour un.



Jess Willard, le nouveau champion du monde des poids lourds, vainqueur par knock-out du nègre Jack Johnson et aux points de Frank Moran, le poulain de Dan Mac Keetrick.

« La réputation de Sullivan était due aux nombreux succès qu'il remporta en quatre rounds en faisant une tournée sensationnelle au cours de laquelle il rencontrait les charretiers et les forgerons des villages où il s'arrêtait. Que la Commission de Boxe me permette d'en faire autant : je crois que je pourrais, dans chaque endroit où je donnerais une séance, triompher aisément en quatre reprises des amateurs n'ayant jamais boxé, que l'appât d'une prime attirerait dans mon ring. Est-ce que cet exploit prouverait que je suis un champion? La quantité serait-elle dans le sport un critérium supérieur à la qualité? »

Ce raisonnement semble infiniment juste si on l'applique uniquement à John L. Sullivan, mais il ne faut pas oublier que ce champion n'a jamais été considéré comme un représentant de la véritable science du poing. Il combattit à poings nus aussi bien qu'avec gants, à une époque où le jeu de jambes, l'adresse, l'esquive étaient inconnus. La résistance physique et la puissance seules étaient les facteurs du succès. Le jour où il rencontra un scientifique, qu'il croyait nettement inférieur, Sullivan fut battu : Jim Corbett le dépossséda de son titre. Mais si

Sullivan acceptait n'importe quel compétiteur dans ses tournées, il refusait toujours avec obstination celui qui semblait le plus sûr vainqueur en cas de rencontre, le nègre Peter Jackson. Il mit sa répugnance sur le compte de la couleur. Ce prétexte était surtout provoqué par l'habileté du célèbre noir.

Là où Jess Willard semble exagérer, c'est lorsqu'on se souvient des deux scientifiques par excellence : Corbett et Fitzsimmons. La boxe a peut-être fait des progrès, mais quels sont les poids lourds qui peuvent être comparés à ces deux scientifiques? Et pourtant la force brutale de Jeffries parvint à avoir raison de la finesse des deux champions. C'est peut-être ce qui console Jess Willard, dont le jeu rappelle par beaucoup de côtés celui de Jeffries. Il est lent, comme tous les colosses, son travail de jambes est pour ainsi dire inexistant, et pourtant supérieur à celui de Jeffries. Dans le ring, il semble avoir plus d'aisance que celui-ci : le Californien boxait sans savoir ce qu'il devait faire. Il était incapable de penser et de réfléchir. Ses batailles étaient combinées par ses entraîneurs et le plus souvent il n'avait pas l'intelligence de suivre les conseils donnés. Un point rapproche les deux géants : le manque de combativité. Jeffries se servait beaucoup des swings. Willard n'en emploie presque jamais. Il frappe des deux mains avec puissance et possède seulement un hook quand il est au corps à corps. Il use parfois d'un uppercut du droit. Comme force de résistance, le nouveau champion est très remarquable : il reçoit les coups les plus durs sans sourciller et c'est encore un point de rapprochement avec Jeffries.

Enfin, constatation tout à son honneur, malgré sa fortune récente, il n'a pas modifié son genre d'existence et considère qu'il ne voit pas pourquoi, la chance ayant tourné à son avantage, il gaspillerait stupidement son argent comme la plupart de ceux qui le précédèrent.

Pendant que Jess Willard gravissait avec aisance les degrés du championnat du monde où il ne rencontrait pas une foule redoutable, que devenaient les autres pugilistes en renom : Young Ahearn, Mike Gibbons, Packey Mac Farland, Johnny Kilbane, Gunboat Smith, Kid Williams, sans oublier les Anglais Bombardier Wells, Freddy Welsh, et l'Australien Les Darcy?

Tous les sportsmen se souviennent de ce merveilleux boxeur qu'était Young Ahearn, le poulain de Dan Mac Ketrick. Knock-outé par Badoud à ses débuts à Paris, alors qu'il n'était pas encore acclimaté, il avait remporté une série de succès si impressionnants qu'il était question, au moment de la mobilisation, de l'opposer à Georges Carpentier. La guerre l'engagea à repartir en Amérique : là il fournit surtout des matches sans décision, mais contre les meilleurs hommes de sa catégorie et même contre des poids lourds, anciens adversaires de Jess Willard, tels Georges Rodel et Jack Reed. Dans tous ses combats, il faisait montre des qualités qui l'avaient fait admirer du public parisien. Il fut alors décidé qu'il rencontrerait Mike Gibbons pour le titre de champion du monde des poids moyens. Il avait déjà été opposé au fameux rival de Packey Mac Farland. Alors que celui-ci avait knock-outé Young Ahearn, en 1911, en 7 reprises, Mike Gibbons réussit le même exploit, en 1913, au quatrième round. Dans le match qui les mit aux prises à nouveau à Saint-Paul, le 18 janvier dernier, Gibbons renouvela, son succès, mais cette fois en un demi-round exactement en 91 secondes. A la sortie d'un clinch, le champion faisait une feinte du gauche et rentrait d'une façon irrésistible du droit à la mâchoire, Ahearn était envoyé au pays des songes et ne revenait à lui qu'au bout de plusieurs minutes de soins. Pour lui les lauriers du championnat ne sont pas encore mûrs!

Packey Mac Farland, l'un des plus fameux boxeurs américains, qui a fait match nul avec Mike Gibbons dans une rencontre de 10 reprises à New-York.

La question de rivalité entre Mike Gibbons et Packey Mac Farland n'a pas encore été tranchee. Les deux fameux boxeurs se sont bien rencontrés le 11 septembre 1915 à Brooklyn, mais leur match de 10 reprises sans décision n'a donné aucune indication, l'un et l'autre semblant ménager leur réputation mutuelle et ne cherchant pas à s'assurer le moindre avantage. Ils se sont partagé une bourse très importante. Seul l'impresario évita de peu le knock-out!

Johnny Kilbane, champion du monde des poids plumes, détient toujours le titre et depuis la guerre n'a fourni que des matches sans décision; quant à Kid Williams, champion des poids coqs, il a failli perdre son titre sur une faute, le 10 septembre 1915, à Saint-Paul où il rencontrait Johnny Ertle. La rencontre ne comportait pas de décision, mais, bien entendu, les partisans du comingman prirent acte de la disqualification pour tâcher de passer le titre à leur protégé. Le public compétent n'admit pas la raison. L'arbitre, George Barton, affirma que lorsqu'il arrêta le combat, c'était pour punir Williams de coups trop bas portés aux troisième, quatrième et cinquième rounds, mais qu'il n'avait jamais eu l'intention de donner un verdict. D'ailleurs, selon lui, Williams était le meilleur boxeur des deux. Nous n'entrerons pas dans la discussion, les « no decision » étant tellement grotesques que tout ce qui s'y rattache ne peut être pris au sérieux.

Mike Gibbons, le fameux poids moyen américain, a réussi à knock-outer en un demi-round le boxeur Young Ahearn si souvent admiré à Paris.

L'Anglais Freddy Welsh, champion des poids légers, boxe en Amérique. Lui aussi fournit surtout des combats sans décision. Charley White aurait manqué de peu l'occasion de le battre par knock-out, le 3 juillet 1915. C'est du moins l'opinion des critiques américains qui y font peut-être entrer pas mal de chauvinisme, Welsh ne leur a jamais beaucoup plu, sans doute parce qu'il détient le titre.

Quant à Bombardier Wells, il s'est engagé. Il a abandonné les gants pour la guerre, mais auparavant il s'est fait knock-outer par Frank Moran, en 10 rounds.

Enfin, dans la catégorie des poids mouches, l'Anglais Jimmy Wilde a regagné son titre en abattant au douzième round son rival Young Symonds.

LA RÉVÉLATION AUSTRALIENNE : LES DARCY

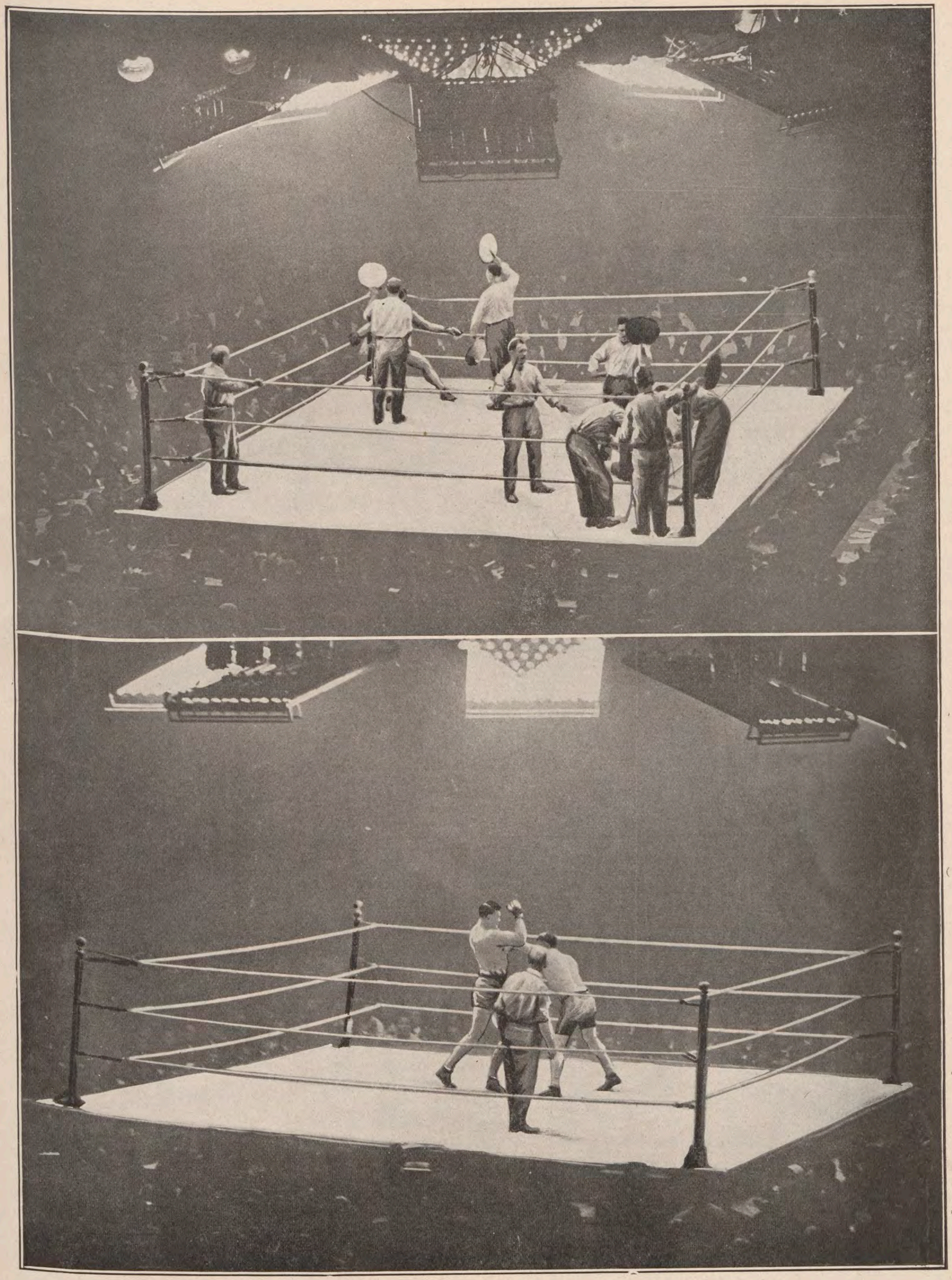
La boxe, on le voit, n'a pas subi d'importantes modifications depuis le jour où nous avons cessé de nous retrouver autour des rings pour aller nous rencontrer « quelque part » sur le front. Il est cependant indispensable de noter la magnifique série de succès remportés par l'Australien Les Darcy.

Darcy est né à Maitland le 28 octobre 1895. Il débuta en 1911 comme poids léger. Puis, comme Carpentier, il augmenta de poids et dans chacune des catégories où il passa remporta les plus brillants succès. Les tournées françaises et américaines qui allèrent en Australie lui permirent de se mettre en valeur. C'est ainsi qu'il mit hors de combat le Français K. O. Marchand, en 5 reprises, qu'il triompha de Frank Loughrey (20 reprises), knock-outa le Belge Demlen (5 reprises), le champion d'Australie poids moyen Mick King (10 rounds), battit sur une faute Jeff Smith (2 rounds) après l'avoir surclassé, knock-outa Eddie Mac Goorty (16 rounds) sans oublier des victoires aux points sur Billy Murray, Jimmy Clabby, etc.

Ses succès sur Mick King, Jeff Smith et Eddie Mac Goorty ont impressionné les compétences. Mick King avait battu une fois Jeff Smith qui avait pris deux fois sa revanche aux points. Celui-ci avait obtenu une décision sur Les Darcy. On les mit en présence à nouveau, le 22 mai 1915, et là, dès le début, Darcy s'assura le meilleur. Pour éviter le knock-out, dès le second round, Smith totalisa les coups interdits et se fit disqualifier. Quant à Mac Goorty, pugiliste de grande classe, accoutumé aux victoires rapides, il enregistra le premier knock-out de sa carrière au seizième round de son match avec l'Australien. Et cette mise hors de combat ne fut pas due à un coup de fortune, mais à une série de passes des plus scientifiques.

Le pays qui a donné à la boxe les Peter Jackson, Bob Fitzsimmons, Dan Creedon, Young Griffo, Billy Murphy, Jim Hall, Frank Slavin et autres Joe Goddard semble avoir fourni leur digne successeur en la personne de Les Darcy. Attendons pour le mieux juger, le noble art étant parfois si décevant. Dans tous les cas, il ne semble pas que la jeune étoile puisse longtemps encore combattre parmi les poids moyens. En ce cas, Jess Willard fera bien, le jour où le poids le permettra, de refuser les offres de l'Australien et de prétexter un rendez-vous pressé lorsque Darcy l'invitera à monter dans le même ring.

JACQUES MORTANE.



LE MATCH JESS WILLARD-FRANCK MORAN

Au mois de mars dernier, Jess Willard a rencontré Frank Moran en dix rounds sans décision à New-York. C'était la première fois qu'il mettait son titre en compétition depuis sa victoire par knock-out sur Jack Johnson. Il triompha avec une relative aisance, sans pour cela prouver qu'il avait l'étoffe d'un grand champion.

DUBONNET

VIN TONIQUE

bon appétit!

POLICE PRIVÉE

80, Rue de Rivoli, PARIS. — *Téléph.* Archives 01-93

Le **CABINET RIVOLI** se charge d'*Enquêtes, Surveillances, Recherches* de toute nature et en tous pays, *Renseignements privés, Enquêtes avant mariage, Procès, Réhabilitations, Vols, Recouvrements. Missions* en France et à l'Etranger par détectives des plus renommés. — **DIVORCES** rapides par avocat spécialiste.

Consultations tous les jours de 9 h. à 7 h. et par correspondance.

DÉCHIFFRE les ÉNIGMES
RÉSOUT toutes les QUESTIONS

THE PRATIC
Marque Déposée

Vous doublez votre endurance

SOLDATS, CYCLISTES, SPORTSMEN, TOURISTES

EN ADOPTANT ***La BANDE MOLLETIÈRE***

A SPIRALE RECTIFIÉE

"THE PRATIC"

qui, grâce à sa coupe rationnelle et à sa fabrication soignée,

NE COMPRIME PAS,
NE GLISSE PAS,
NE S'EFFRANGE PAS

Vous la trouverez en toutes nuances

DANS TOUS LES GRANDS MAGASINS

PARIS, PROVINCE, COLONIES, ÉTRANGER

Dépôt à Paris : M. BLANCHET, 58, rue Vieille-du-Temple (Archives 43-20)
Manufacture et Bureaux à **Orléans**, 264-266, rue de Bourgogne (Tél. 4-33)

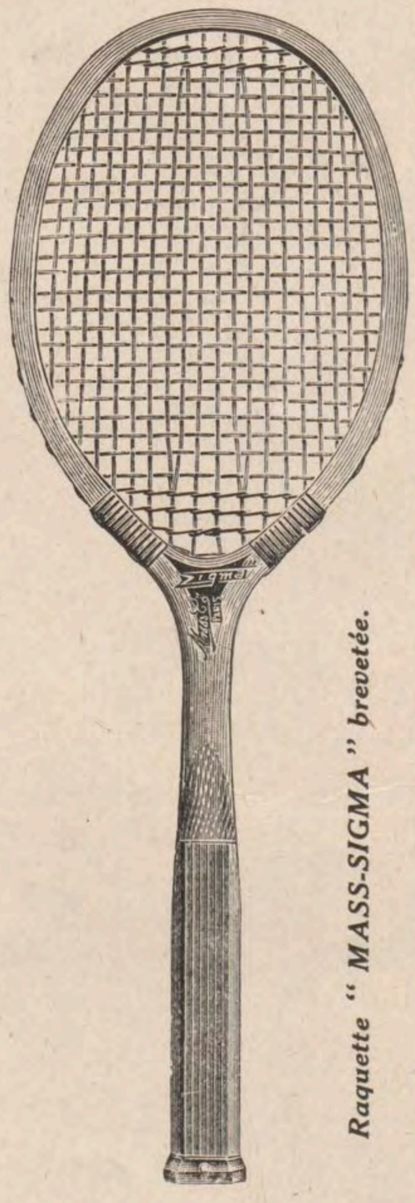
THE PRATIC Marque Déposée

BIEN EXIGER LA MARQUE DÉPOSÉE : "THE PRATIC"

"MASS & Cie"

CÉLÈBRES RAQUETTES

Universellement connues



Raquette " MASS-SIGMA " brevetée.

" Mass-Sigma ".
37 fr. **50**

" Mass " doubles cordes.
35 fr.

" Mass Excelsior ".
24 fr.

9, Place de la Madeleine

PARIS

"MASS & Cie"

Clichés de M. Caudry.

Mlle SUZANNE LENGLEN, ARBITRANT

Le " petit prodige " ne refuse jamais son concours aux dirigeants des clubs auxquels elle appartient.

Clichés de M. Caudry

Mlle SUZANNE LENGLEN, JOUANT

La championne du monde a un jeu complet ; mais elle est surtout remarquable par sa merveilleuse régularité.

TENNIS D'HIVER

Par Mlle Suzanne LENGLEN, Champion du Monde.

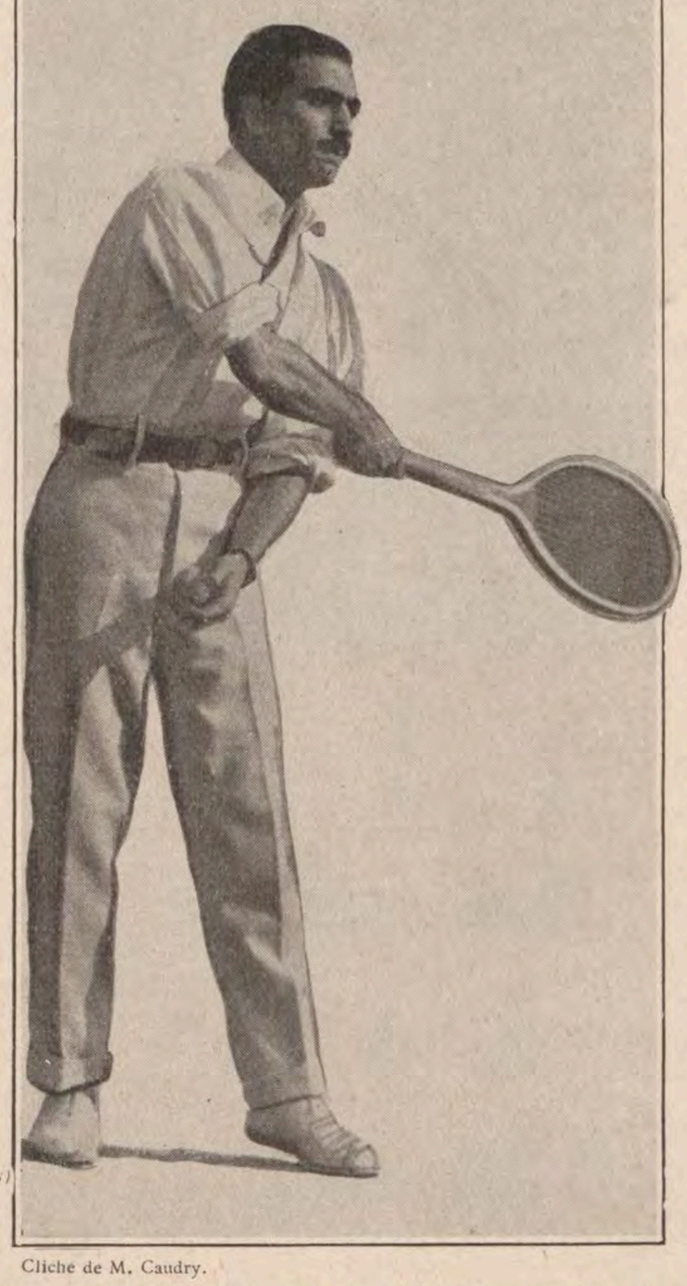
DURANT le premier hiver de la guerre, les courts de tennis furent pour ainsi dire déserts et la question de fermer les clubs fut parfois agitée, mais peu à peu le nombre des sociétaires s'accrut. Ce furent d'abord les jeunes filles, puis revinrent les Américains et les joueurs non mobilisés. La présence des officiers anglais ou français en convalescence sur la Riviera donna un peu d'animation.. Les tournois pour la Croix-Rouge contribuèrent à la maintenir. Ils eurent à tous points de vue un vif succès, dont une bonne part revient au réputé juge-arbitre G.-M. Simond, qui inlassablement mit au service de leurs organisateurs ses connaissances techniques et ses relations. Un public élégant suivit ces réunions. Nice réalisa une recette de deux mille francs que se partagèrent les différentes œuvres de secours. Au Beau-Site de Cannes on matcha au bénéfice de la Croix-Rouge Sud-Africaine. Le Cannes-Lawn-Tennis Club et Monte-Carlo ne restèrent pas en arrière de ce généreux mouvement.

Parmi les joueurs les plus connus qui prirent part à ces matches, et avec qui j'eus grand plaisir à me rencontrer, je citerai : G.-M. Simond ; Marion Crawford, le joueur américain ; le joueur anglais Dunkerley ; Hatch, Yrarrazaval, Relecoom, de Bruxelles ; Hicks, champion du Yorkshire. Parmi les joueuses : Mlles Nativelle, Mmes Oustaniol, Flaurant. Mlle Conquet, l'excellente joueuse française, était à Cannes.

Ce fut au tournoi de Nice que pour la dernière fois je rencontrai le prince Bahram de Perse, qui devait disparaître si tragiquement sur le *Sussex*. Il était le fils de Zelle Sultan, oncle du Shah régnant. Le préfet des Alpes-Maritimes, M. de Joly, l'avait surnommé « le prince Charmant ». Nul qualificatif ne s'appliquait mieux à cet excellent sportsman, dont la courtoisie ne le cédait qu'à la serviabilité, et qui, membre assidu du Nice-Lawn-Tennis Club, laissera à tous ses camarades un inoubliable souvenir. Nous formâmes parfois équipe et j'eus le plaisir de triompher aux côtés de ce partenaire apprécié entre tous.

Celui qui a ainsi tragiquement disparu à 29 ans était grand ami de l'Angleterre et plus encore de la France. Il revenait de Londres, où il avait été appelé par Sir Edward Grey, pour établir, avant son départ pour la Perse, un traité d'alliance avec l'Angleterre. Puis il devait, avec les siens, regagner son pays.

SUZANNE LENGLEN.



Cliche de M. Caudry.

LE PRINCE BAHRAM DE PERSE

Le prince, tragiquement disparu à bord du *Sussex*, était un passionné du tennis, non seulement comme spectateur mais comme joueur.

Laxatif - Dépuratif

GRAINS DE VALS

un seul grain
au repas du soir
donne un résultat le lendemain matin
Chasse la bile et Purifie le sang

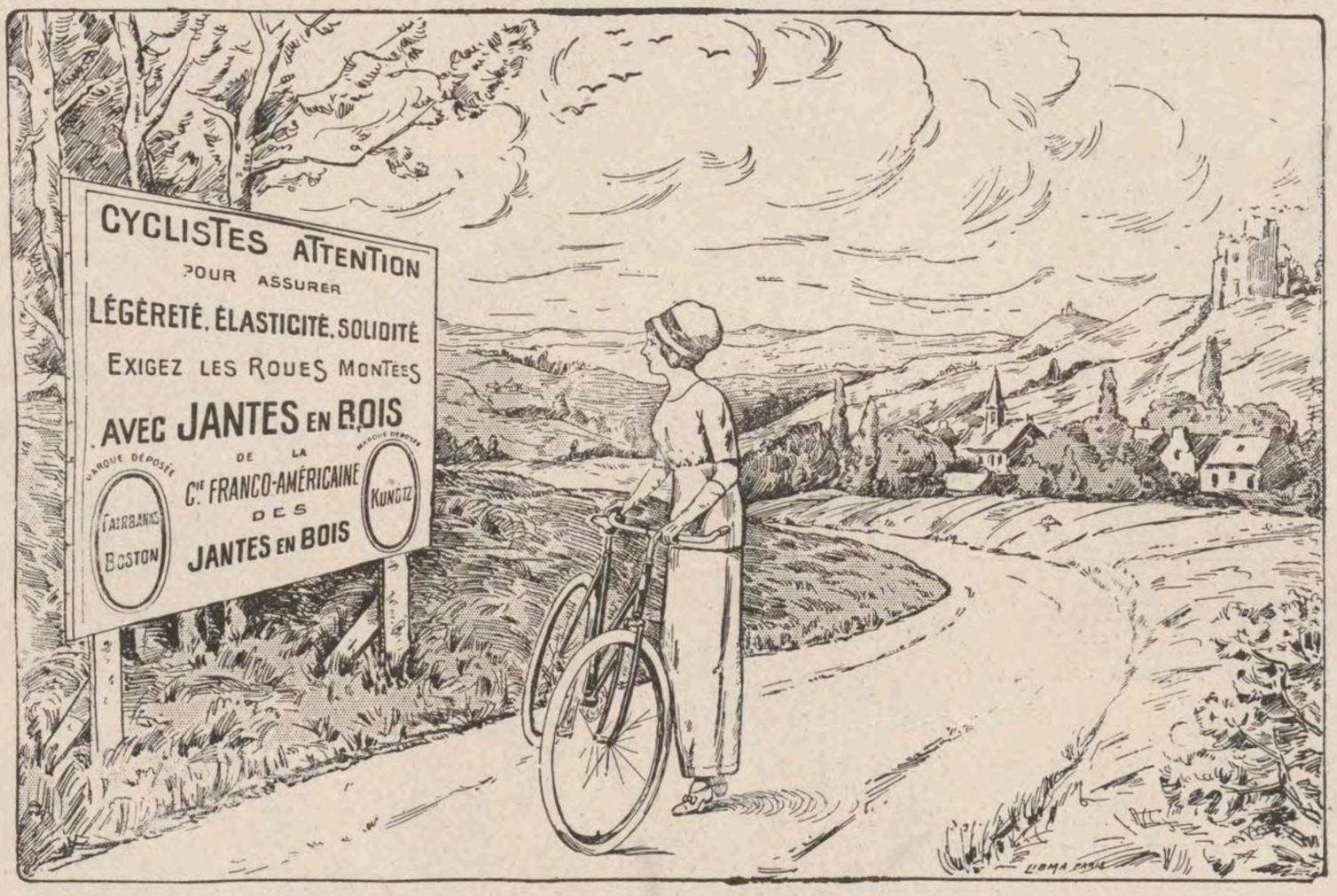
64, Boulᵈ Port-Royal, PARIS et toutes Phies.

MESDAMES

vous obtiendrez un joli teint avec l'incomparable crème non grasse de
Mme RAMBAUD
accompagnée de sa poudre de riz ***sans bismuth,*** extra-fine et adhérente, bienfaisante à la peau, qui se fait en dix nuances.
(8, rue Saint-Florentin, Paris)

CHAUFFEURS, SPORTSMEN
Voulez-vous avoir les mains blanches ?
USEZ DU
SAVON TRICAP
En Tubes
MOU SANS ACIDE, ABSORBE INTÉGRALEMENT
Huiles - Cambouis - Coaltar
En vente partout, 1 fr. 25 le tube
Gros : 1, rue Taitbout. — Téléph. : Bergère 40-34

Médication Alcaline Pratique
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT
à base de ***Sels Vichy-État***
2 ou 3 dans un verre d'eau potable donnent instantanément une
EAU ALCALINE GAZEUSE
2f. LE FLACON *très digestive*
de 100 — Toutes Pharmacies.



UNIFORMES MILITAIRES
en Satins, Draps Suède, Draps Cuir, Whipcord, Gabardines, Kaki, etc.
Coupe et Façon irréprochables, Qualité extra.
Catalogues et Echantillons Fco sur demande.
REGENT TAILOR, Tailleur Spécialiste
82, Boulevard de Sébastopol, Paris.

LIGERON
Joaillier
Voyez :
Ses Bijoux
Ses Montres
POUR MILITAIRES
Ses Souvenirs
GUERRE 1914-15
et allez entendre
Son Horloge parlante
27, Boulᵈ Bonne Nouvelle, PARIS

Je Sais Tout
commence dans son numéro du 15 juin
Le Monsieur qui revient de loin
PAR
GASTON LEROUX
Grand Roman Concours
PREMIER PRIX :
1.000 fr. en espèces fr. **1.000**

Automobiles **DFP** COURBEVOIE

AUX MARINS

7-9, Avenue de la Grande-Armée
PARIS
Spécialité de vêtements et livrées pour l'automobile, imperméables, caoutchouc et parapluies du chauffeur. Manteaux et fourrures en :: :: tous genres :: ::
Equipements complets, leggings, gants, lunettes, etc., etc.

On cherche AUTO découverte deux places, neuve ou presque, 10 à 12 HP.
MERCIER, 100, faubourg Saint-Antoine.

LA REPRISE DU SPORT A L'ARRIÈRE

Par Jacques KEYSER

LE FOOTBALL-ASSOCIATION A FAIT DES RECETTES INESPÉRÉES. — LE FOOTBALL-RUGBY, ET SURTOUT L'ATHLÉTISME, ONT ÉTÉ MOINS VIVACES.

TOUT d'abord, à la déclaration de guerre, il ne fut plus question de sport. Les « anciens » étaient aux armées, et les « jeunes » attendaient leur tour de partir. Puis, étant donnée la longueur inattendue des hostilités, on se demanda s'il fallait ainsi s'endormir et laisser les jeunes se rouiller dans l'inaction, et l'on comprit que ce serait une erreur et que la patrie aurait encore besoin d'hommes robustes, bien entraînés, capables de supporter les fatigues de cette course de grand fond qu'est notre guerre moderne. Aussi de dévoués dirigeants se mirent-ils en campagne : ce fut lent, je l'avoue, et on n'y est qu'en partie arrivé.

CROSS-COUNTRY ET COURSE SUR PISTE

On essaya, l'hiver de 1915, quelques Cross que je n'ai pu suivre de près, étant à ce moment-là sur le front. Ils se couraient sous le titre de « Coupe Nationale » en quatre épreuves mensuelles avec classement par addition de points : la première sur 5 kilomètres, la seconde sur 8 kilomètres, la troisième sur 10, et enfin la dernière sur 12 kilomètres ; les engagements furent nombeux, et partant, les épreuves intéressantes ; le jeune Boyer (White Harriers) se classa bon premier devant Merle, son camarade de club. Boyer est un jeune débutant dont la valeur n'est pas à dédaigner ; vite et résistant, bien râblé, il sera certainement un coureur d'avenir.

Parlons de la course sur piste. L'Union essaya pour la saison d'été d'un Critérium qui ne réussit point. Il s'agissait, comme pour le cross, d'un classement par addition de points. Les épreuves devaient se disputer tous les quinze jours ; elles comprenaient des courses de 100, 400, 1.500 mètres, des sauts, des lancements, etc... Il y avait deux catégories : « jeunes » au-dessous de 18 ans, et « vieux » au delà ; dans l'ensemble, les jeunes firent meilleure figure que les vieux, détail appréciable pour nos futurs soldats.

Ces épreuves avec classement par addition de points présentent des inconvénients, mais ont aussi leurs avantages ; l'un de ceux-ci est que les coureurs ayant « gagné des points » se trouvent ainsi amenés à continuer leur entraînement. Le revers de la médaille, c'est que les vaincus sont souvent découragés, malgré les prix que l'on peut prévoir pour chaque classement particulier.

La révélation de la saison fut, sans conteste, le jeune Heilbuth. Ce bel athlète, qui n'avait alors que 16 ans, courut le 800 mètres en 2 m. 4 ; il a toutes les aptitudes du grand champion : ténacité, vitesse, allonge, train et tactique, en un mot la « classe ! » C'est le véritable comingman.

Audinet, qui est âgé de 18 ans, est un autre gaillard dont on dit grand bien, et à juste raison, puisque l'année passée — c'est-à-dire âgé seulement de 17 ans — il fit le 1.500 mètres en 4 m. 14 : ce qui est tout dire.

Puis l'on se reposa jusqu'à la saison de Cross, où, cette fois, je me trouvais parmi les partants : je pus donc juger des progrès accomplis par mes jeunes camarades.

Le programme était le même que celui de l'année précédente. Je remportai cette Coupe Nationale, et ne fus, bien entendu, pas la « révélation ». J'eus pourtant la satisfaction d'avoir retrouvé un peu de mes jambes d'antan, chose que je croyais à tout jamais perdue, ayant, l'année passée, contracté une double maladie aux tranchées. Je fus la première fois 3e, battu par Huet et Schnellman, les 2e, 3e et 4e fois je remportai la victoire ; ce ne fut pas sans mal, ayant toujours été talonné par les deux nouveaux qui feront, j'en suis certain, de fameux équipiers dans les grandes épreuves à venir. Deux autres courses furent disputées : l'une le « Petit Lemonnier » sur 9 kilomètres rappelait, par son titre, la course classique organisée chaque année par le Racing-Club de France sur le

Jacques Keyser est demeuré, au retour des tranchées, comme il était avant — Bouin mis à part — le meilleur pédestrian français.

parcours Versailles-Paris ; l'autre s'intitulait « Grand-Prix de Neuilly » ; je terminai également premier devant les mêmes Huet et Schnellmann.

FOOTBALL-ASSOCIATION

Le Football-Association est le sport qui a le moins chômé pendant la guerre : nombreux demeurèrent les adeptes du ballon rond, les rencontres, également nombreuses, remportèrent un plein succès et les recettes dépassèrent de beaucoup celles que l'on faisait en temps de paix.

Nous eûmes, pour commencer, la « Coupe des Alliés », qui ouvrit officiellement la saison, le deuxième dimanche de novembre. A la Noël, match fort intéressant entre la Ligue de Football-Association et la Belgique, remporté après une belle lutte par les Belges qui triomphèrent par 2 à 0. Puis, le 6 février, l'Entente Unioniste rencontra l'Entente Belge ; la victoire revint aux Français qui triomphèrent par 4 buts à 1. Le 12 mars, match France-Belgique remporté par la Belgique par 4 buts à 1. Dans la Poule finale de la Coupe Nationale, le Club Athlétique de la Société Générale remporta la victoire en battant l'A. S. F. par 4 buts à 3 ; venaient ensuite le Stade et Clichy *ex æquo*.

La finale de la Coupe des Alliés se disputa le dimanche 9 avril, entre le Red Star et le C. A. S. G. sur le terrain de ce dernier Club, devant plus de 1.500 spectateurs. Contrairement à toutes les prévisions, les Unionistes n'avaient pas triomphé après 9 minutes de jeu. Au point de vue sportif donc, les « Banquiers » ont subi un échec, mais le Red Star s'est refusé à jouer les prolongations.

Pour la Coupe de France, organisée par le Comité français interfédéral, et qui, sans le remplacer, a tenu lieu de Trophée de France, l'Olympique (de Paris), représentant de la Ligue de Football-Association, élimina, après prolongation, la Vie au Grand Air du Médoc (de Bordeaux), représentant de la F. C. A. F. La finale, qui mettait aux prises l'O. et l'Etoile des Deux-Lacs (F. G. S. P F.), fut l'occasion d'une victoire aisée par l'Olympique. (Nous avons donné plus haut des instantanés de ces matches.) L'U. S. F. S. A. n'avait pas désigné d'équipe.

A remarquer parmi les bons joueurs de la saison : Hannot, Ducret, Miler, Remy, Falize Bard, Van Dey, capitaine de l'Equipe belge.

FOOTBALL-RUGBY

Le Football-Rugby, après des débuts très pénibles, est arrivé à donner, pour une période de guerre, des résultats appréciables.

En 1914-15, l'Union organisa deux coupes, dont l'une Coupe-Championnat, et l'autre réservée aux vaincus de la première. A remarquer également une belle émulation chez les scolaires, où Condorcet remporta la victoire sur Henri-IV.

Si, en 1915, l'Union n'a fait que de légers efforts, elle s'est surpassée cette année. Paris a fait de belles choses et la province également.

Deux coupes : Coupe Nationale de l'Avenir réservée aux jeunes de la classe 18, autre coupe pour les « vieux ». Le Stade Français remporta la victoire sur toute la ligne sauf dans la coupe nationale qui échut à Toulouse. Signalons le match international où les Français triomphèrent aisément de l'Ambulance Américaine. Enfin, n'oublions pas les scolaires ; Stanislas notamment fit de belles choses.

HOCKEY SUR HERBE

En 1914-15, la saison fut médiocre. Pas de championnats ; seule, la coupe Brennus fut disputée et gagnée par l'équipe des Travaux-

Départ de la dernière des épreuves de la Coupe nationale de cross-country que Keyser devait gagner. La Coupe nationale se disputait en quatre épreuves par addition de points.

Les scolaires ont fait de leur mieux pour former de futurs joueurs de rugby. Voici la Normalienne de Versailles jouant contre Stanislas. Cette dernière équipe a mérité qu'on évoque à son sujet le souvenir d'Albert-le-Grand.

L'équipe de hockey du collège de Liancourt. 1. Corcanague ; 2. R. du Luart ; 3. Pillet-Will ; 4. Czaykoski ; 5. Barana ; 6. J. de Sayve ; 7. Leroy ; 8. Lalique ; 9. Mariani ; 10. Laoddée du Luart ; 11. Cadorel.

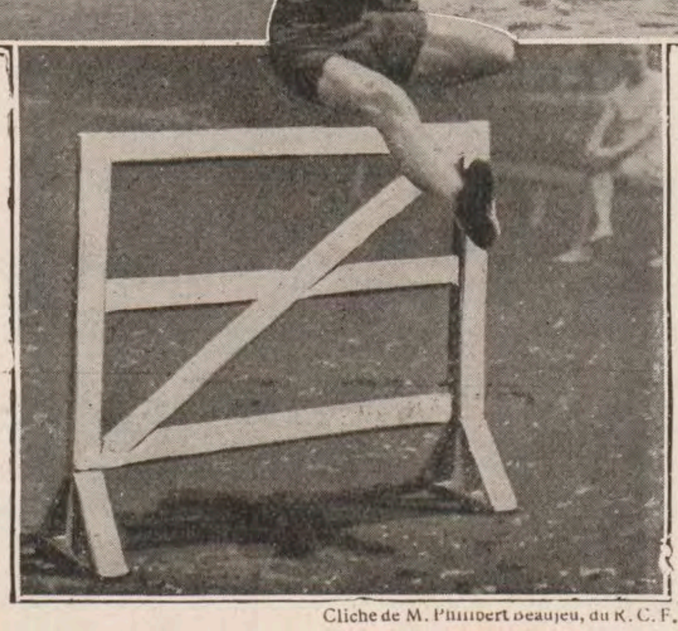
Se souvenant qu'il a une année détenu le titre de champion de France, Lyon a fait durant la guerre un effort en rugby ; mais son équipe n'a pas battu celle de Paris ; voici une phase de ce match.

En football-association, l'entente « unioniste » — équipe de l'U. S. F. S. A. — bat par 4 buts à 0 l'équipe belge.

Arrivée de la deuxième épreuve de la Coupe nationale de cross-country, épreuve que Keyser gagna devant Schnellmann.

Publics. En 1915-16, l'Ecole de l'Ile-de-France, ayant pu, à la rentrée d'octobre, se réinstaller à Liancourt, les élèves, retrouvant leurs champs de jeux, leurs crosses et leurs balles, voulurent reprendre leur sport favori, et reçurent la visite de l'équipe des Travaux-Publics. Un second match, joué au profit des Ballons des Soldats, rapporta 200 francs.

Ne riez pas, une telle recette ne s'était jamais vue au hockey. L'Ecole Alsacienne fit également un déplacement à Bordeaux, où le Club de la Vie au Grand Air du Médoc avait improvisé une équipe de hockey.



Cliche de M. Philibert Beaujeu, du R. C. F.

Heilbuth, sautant une haie de « 110 mètres ». Ce jeune pédestrian, est la révélation de la saison.

Aucune coupe officielle n'a été organisée.

Au total, l'athlétisme a presque chômé depuis le début de la guerre. On a vu que du moins les quelques épreuves disputées nous ont valu la révélation d'un véritable athlète : Heilbuth, et l'espoir d'un nouveau : Audinet. En rugby, les résultats furent satisfaisants ; en association ils furent tout à fait bons, et les résultats financiers obtenus sont un indice très intéressant pour l'avenir du ballon rond. Enfin, grâce à l'école de Liancourt, le hockey a lui aussi montré qu'il continuait d'exister.

JACQUES KEYSER.

Le Gérant : A. BAEURLÉ.

Paris. — Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., 12-13, Impasse Ronsin.

A. A. TUNMER & Cº

1 et 3, Place Saint-Augustin

PARIS

RAYON SPÉCIAL POUR DAMES

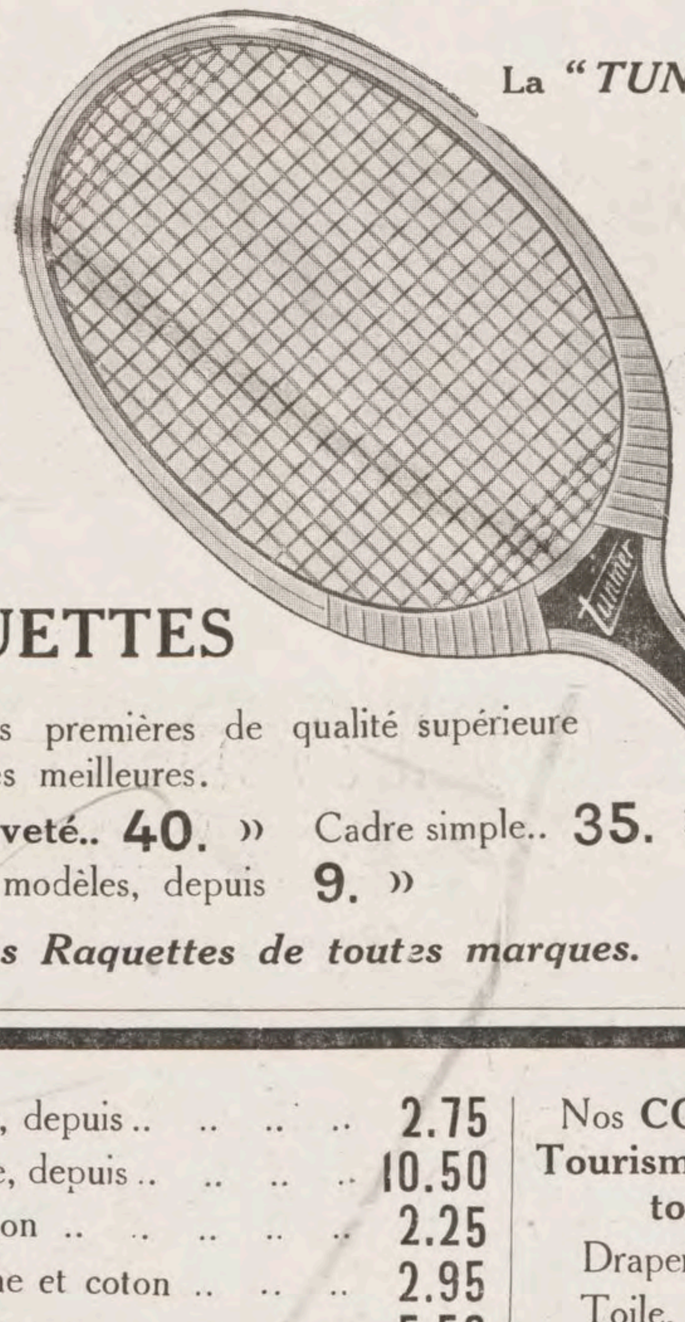
SUCCURSALES :

96, Rue Sainte-Catherine, BORDEAUX — LYON — ANGERS

Tout pour TOUS Sports

Chemise cellular radia. 6.75
Col souple. .. .. ».95
Pantalon toile blanche.. .. .. 13.50
Pantalon flanelle blanche et grise. 19.50
Pantalon garbinette 19.50
Veston flanelle rayée. 19.50
Souliers tennis toile 11.50
— — daim 24.50
Espadrilles. 3.25

La *"TUNMER brevetée"*



Costumes de bains
jersey coton.
3.75 et 4.50
Jersey laine noir fin. 9.50
Plus épais. . 11.50 Soie. .. 19.50
Ces articles existent pour hommes et dames.

Bonnets caoutchouc feuille anglaise.
Hommes. 3.75 4.50 Dames. 4.50
Choix de COSTUMES et BONNETS fantaisie pour Dames.
PEIGNOIRS — WATER POLO

Nos RAQUETTES

fabriquées avec des matières premières de qualité supérieure sont les meilleures.
Avec cadre **double breveté.. 40.** » Cadre simple.. **35.** »
Autres modèles, depuis **9.** »
Réparations des Raquettes de toutes marques.

Balles TUNMER SPECIAL
recommandées pour terrains durs, adoptées par l'U. S. F. S. A.
La douzaine. .. **22.** »

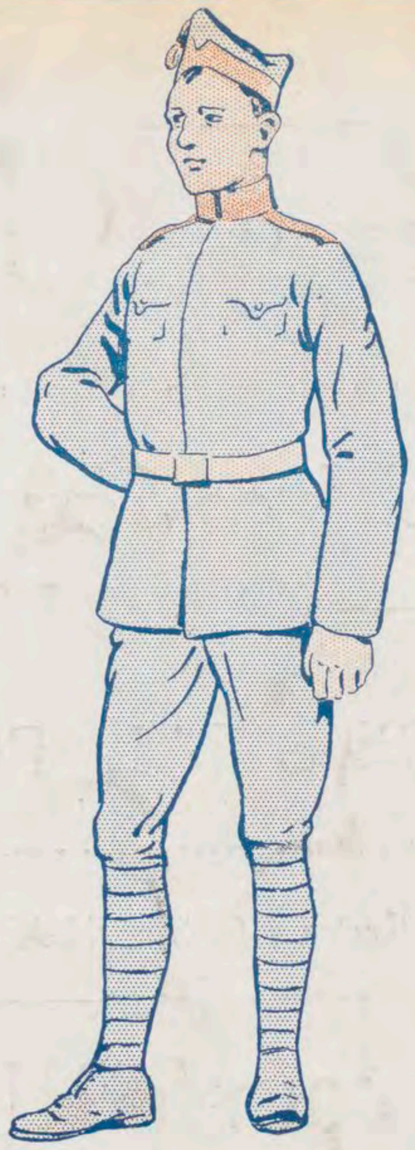
Balles ATA
La douzaine :
18.50

Maillots fil côtes extensibles, depuis 2.75
Chandails belle laine douce, depuis 10.50
Culottes collantes jersey coton 2.25
— jersey laine et coton 2.95
Culottes collantes jersey laine 5.50

Culottes collantes laine tricotée 4.75
Lunettes celluloïd, très pratiques pour la route, inoffensives en cas de chute. 1.25
Bandes molletières drap 5.50

Nos **COMPLETS** pour **Tourisme, Cyclisme** et **tous Sports.**
Draperies anglaises. **45.** » **55.** »
Toile, nuances mode.. .. 21.50
Culottes draperies anglaises
17.50 21. »
Velours. 15. » Toile. 8.95
Leggings noir ou jaune.
22.50
Peau de porc véritable .. 32. »

Demi-bottes cyclistes forme milanaise et non milanaise .. 12.50
Souliers cyclistes forme milanaise et non milanaise, depuis 11.50



Ils ne portent tous
que la **BANDE MOLLETIÈRE**

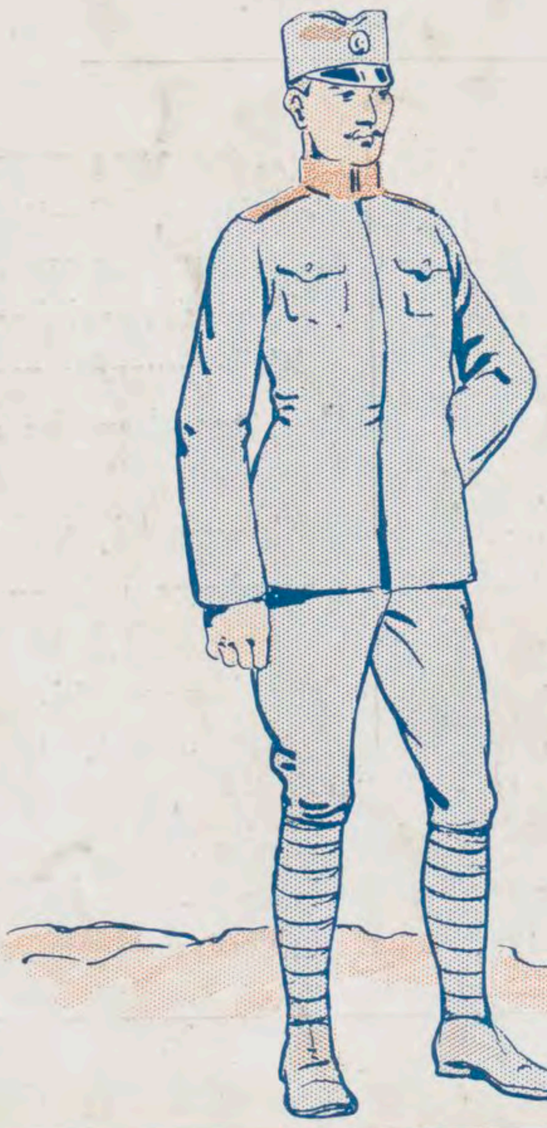
SPIRALE

LA TOURISTE

MODÈLE DÉPOSÉ

EXTENSIBLE

LA SEULE
EN
Trois Courbes
supprimant tout glissement



HUPALI.

Le Gérant : A. BAEURLÉ.

Paris. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, Directeur, 12-13, Impasse Ronsin.